UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT D'AIX

DES MESURES DE PROTECTION EN FAVEUR DES GENS DE L'ÉQUIPAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

PAR

Auguste LAFON

MARSEILLE
IMPRIMERIE MARSEILLAISE
39, rue Sainte, 39
1904

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549817_0036

DES MESURES DE PROTECTION

EN FAVEUR

DES GENS DE L'ÉQUIPAGE

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT D'AIX

DES MESURES DE PROTECTION EN FAVEUR DES GENS DE L'ÉQUIPAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

ACAD. LUGDUNAT. BIBL.

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

PAR

Auguste LAFON

MARSEILLE

IMPRIMERIE MARSEILLAISE

39, rue Sainte, 39

1904

COMMISSION

Président : M. VERMOND, professeur ;

Suffragants { M. BOUVIER-BANGILLON, professeur ;
M. HÉMARD, agrégé.

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE. — FACULTÉ DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM. Bry, doyen, professeur de Droit romain.
Jourdan, professeur de Droit civil.
Bouvier-Bangillon, professeur de Droit commercial.
Lacoste, professeur de Droit civil.
Vermond, professeur de Droit romain.
Moreau, professeur de Droit administratif.
Audinet, professeur de Droit international public.
Perreau, professeur d'Économie politique, délégué à la Faculté de Paris.
Cézar-Bru, professeur de Droit civil.
Ferron, professeur de Procédure civile, délégué à la Faculté de Bordeaux.
Babled, agrégé, chargé du cours d'Économie politique.
Bonnecarrère, agrégé, chargé du cours de Droit criminel.
Caillemer, agrégé, chargé du cours d'Histoire de Droit français.
Delpech, agrégé, chargé du cours de Droit constitutionnel.
Hémard, agrégé, chargé du cours de Procédure civile.
Schatz, agrégé, chargé des cours d'Économie politique et d'Histoire des doctrines économiques.
Jougla, secrétaire.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

La navigation maritime exige l'emploi d'un personnel nombreux qui remplit à bord des fonctions variées ; à la tête du navire se trouve le capitaine chargé de diriger l'expédition ; sous ses ordres, des officiers qui l'assistent et des matelots qui exécutent les manœuvres nécessaires pour assurer la marche du bâtiment.

Ces diverses personnes sont rangées par le Code de commerce sous la désignation collective de *gens de mer*, et le contrat par lequel elles louent leurs services est nommé *contrat d'engagement*.

Si l'on examine les dispositions particulières qui réglementent ce contrat, on est de suite frappé par les restrictions apportées aux droits des parties contractantes, et si, en se plaçant à un point de vue plus général, on embrasse l'ensemble de la législation qui régit les gens de mer, on peut être étonné de voir que ces hommes, qui jouissent de la plénitude de leurs facultés physiques et intellectuelles, sont cependant, au regard du législateur, considérés

comme des incapables et soumis à une sorte de tutelle de la part de l'Etat.

Pour quelles raisons le principe de la liberté des conventions se trouve-t-il ainsi restreint dans le contrat d'engagement, pourquoi cet état de minorité reconnu aux gens de mer ?

La situation exceptionnelle, tant au point de vue juridique qu'au point de vue social, qui est ainsi faite aux marins, si elle peut surprendre tout d'abord, est promptement reconnue nécessaire lorsque l'on considère les motifs qui l'ont fait établir. Une idée d'humanité, des raisons d'intérêt général devaient amener le législateur à entourer les gens de mer de sa sollicitude, à créer pour eux cette situation spéciale dans laquelle ils trouveraient la sauvegarde de leurs droits.

Une idée d'humanité d'abord, car le matelot est un sujet faible.

« En effet, cet homme que la nature même de sa profession voue à l'obéissance et forme au désintéressement ; qui passe sa vie hors du milieu où les intérêts se débattent ; qui ne connaît et ne cherche jamais à connaître ni ses droits ni les moyens de les faire valoir ; qui, après plusieurs mois, quelquefois plusieurs années de privations, reçoit, loin de sa

famille, son soutien moral naturel, le salaire accumulé d'un long temps de service; que toutes ces conditions livrent comme une proie fatale aux exploitations malsaines; cet homme n'est pas armé contre la société qui l'entoure : il a besoin d'un tuteur officieux et de lois protectrices, et le pouvoir qui les lui donne se montre en cela véritablement digne de la civilisation (1). »

Mais, à côté de ces considérations d'équité, quels motifs d'intérêt public pour protéger les gens de mer!

La prospérité de la marine marchande intéresse grandement l'Etat, car il est toujours vrai de dire, avec l'Edit de 1666, que « le commerce de la mer est un des plus puissants moyens pour apporter l'abondance pendant la paix. » L'Etat doit donc prendre sans cesse les mesures les plus propres à développer et à favoriser le commerce maritime; et, s'il est dans son rôle quand il entretient les ports, quand il passe avec les nations étrangères des traités destinés à faciliter les transactions commerciales, quand il accorde des primes à la navigation, à la construction des navires, il doit, d'autre part, porter tous ses efforts sur la formation des marins. Le métier de l'homme

(1) Fournier, *Traité d'administr. de la marine*, III, p. 163.

de mer est rude et périlleux. En dépit des progrès de la navigation, malgré tous les perfectionnements apportés par la science, la profession de marin demeure, et, on peut le dire, demeurera toujours entourée des plus graves dangers. Il faut donc l'encourager, il faut assurer à ceux qui s'y adonnent certains avantages pour en compenser dans la mesure du possible les fatigues et les périls, sinon elle sera délaissée.

Apportant la richesse pendant la paix, le commerce de la mer est encore l'un des plus puissants moyens « pour rendre en guerre la force d'un Etat formidable » (1).

Pour équiper ses flottes, l'Etat a besoin d'hommes courageux, familiarisés avec les aspects terrifiants parfois de la mer. Trouvera-t-il de meilleures recrues que les marins du commerce, qui, accoutumés dès leur enfance à la vie du bord, rompus à sa discipline, à ses durs labeurs, capables d'en supporter les privations, réunissent seuls les qualités essentielles pour former des équipages solides, faisant corps avec leurs navires ?

On l'a répété bien souvent : quelques mois d'instruction peuvent suffire pour former et exercer

(1) Edit de 1666.

un soldat, mais un marin ne s'improvise pas. « Quelle que soit la transformation que subisse notre matériel naval, dit M. Filleau (1), nos équipages n'en devront pas moins être habitués à considérer la vie de bord, comme leur existence propre, à respirer aisément dans les faux-ponts et les batteries ; ils n'en devront pas moins réunir toutes les qualités du marin proprement dit pour la manœuvre des ancres, la conduite des embarcations... Ces équipages, on ne les trouvera que dans le personnel de la marine marchande, là où se rencontrent toutes ces conditions. » Sans doute les hommes de l'intérieur pourraient apporter autant de vigueur physique, autant d'entrain initial, plus d'instruction ; mais on ne rencontrerait qu'exceptionnellement chez eux ces qualités essentielles : l'aptitude naturelle et, pour ainsi dire innée au service et à la vie du bord, la résistance au découragement, l'habitude du sacrifice (2).

Quel avantage, du reste, pour la marine militaire, lorsque la guerre éclate, alors que les escadres doivent être prêtes à passer, du jour au lendemain, de l'état de paix à celui de guerre, de pouvoir mobiliser les marins du commerce. Plus que jamais la valeur

(1) Filleau, *Traité de l'engagement des gens de mer*, 2e édit., p. 40.
(2) Exposé des motifs de la loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription maritime.

de ces hommes sera appréciée, car leurs aptitudes nautiques, les fonctions remplies à bord des navires de la marine marchande leur permettront de remplir immédiatement leur service sans instruction préalable.

Puisque l'intérêt public se trouve si intimément lié à la prospérité de la marine marchande, il est donc nécessaire de favoriser et de protéger spécialement les gens de mer. C'est pour cela que le législateur a créé pour eux une situation exceptionnelle au point de vue juridique comme au point de vue social, qu'il a restreint la liberté des parties dans le contrat d'engagement, qu'il a soumis les marins à une sorte de tutelle. Ces mesures protectrices sont d'ailleurs d'autant plus nécessaires, qu'assujettis, à raison des services qu'ils doivent à la flotte de guerre, à un régime spécial, l'inscription maritime, les gens de mer supportent des charges assez lourdes.

En compensation de ces charges, ils bénéficient d'avantages importants dont voici les principaux :

1° La concurrence étrangère, si redoutable pour l'ouvrier, est sévèrement restreinte dans le contrat d'engagement ; pour qu'un navire soit français, il faut que le capitaine et les trois quarts de l'équipage soient français ;

2° L'autorité maritime préside à l'engagement des gens de mer et veille au paiement de leurs salaires ;

3° Les marins autres que le capitaine ne peuvent être congédiés à l'étranger sans l'autorisation du consul ;

4° S'ils sont débarqués à l'étranger, ils ont droit au rapatriement et à la conduite de retour ;

5° Blessés ou malades durant le voyage, ils sont soignés aux dépens du navire ;

6° Victimes d'accidents, ils reçoivent des indemnités ou des pensions qui leur sont payées par la Caisse nationale de prévoyance créée par la loi du 21 avril 1898 ;

7° Le monopole de la pêche leur est seul réservé ;

8° Ils jouissent de l'exemption de la patente pour l'industrie maritime ;

9° En cas d'absence ou de mort, l'Etat se charge de transmettre à leurs familles les sommes pouvant leur revenir au moyen d'une caisse spéciale, la Caisse des gens de mer ;

10° Enfin, parvenus à un âge qui ne leur permet plus de continuer l'exercice de leur profession, ils jouissent de pensions de retraite accordées sur la Caisse des invalides de la marine.

Tels sont quelques-uns des principaux avantages reconnus aux gens de mer ; il faudrait ajouter à

cette liste si l'on voulait en donner une énumération complète. Nous ne le faisons pas, car l'examen de toutes les dispositions de faveur à l'égard des marins dépasserait le cadre de cette étude. Nous nous proposons d'étudier seulement les dispositions protectrices édictées par le législateur dans le but de sauvegarder les intérêts pécuniaires des marins ou de protéger leurs personnes, dans leurs rapports avec l'armement. En d'autres termes, nous n'envisagerons dans notre travail que les mesures de faveur dont bénéficient les gens de l'équipage. Indiquons par avance que dans les gens de l'équipage nous comprenons le capitaine, les officiers et les matelots, bien que ces derniers soient quelquefois, sous ce nom, opposés par la loi à leur chef, le capitaine. Nous indiquerons, du reste, les particularités ou les exceptions apportées à l'égard du capitaine dans les mesures protectrices dont nous entreprenons l'examen.

Notre étude sera divisée en quatre parties. Dans les trois premières, suivant la division logique du contrat d'engagement, nous examinerons successivement les bénéfices dont jouit l'équipage dans la formation, dans l'exécution, dans la dissolution du contrat d'engagement.

Dans une quatrième partie nous envisagerons les mesures d'assistance spéciales dont profitent les gens

de l'équipage, notamment le bénéfice des pensions qui leur est accordé, à raison des services rendus dans la marine marchande, ou des risques courus dans l'exercice de leur dangereuse profession. En d'autres termes nous nous occuperons des avantages que leur procurent la Caisse des invalides, la Caisse des gens de mer, la Caisse de prévoyance.

Mais, avant d'entrer dans le cœur même de notre sujet, nous devons, croyons-nous, dans un chapitre préliminaire, étudier le fonctionnement de l'inscription maritime, puisque, c'est en partie à raison des charges qu'elle impose aux marins que ces derniers jouissent d'une situation de faveur, et que c'est grâce à cette administration que peuvent s'exercer la surveillance et le contrôle de l'Etat dans la protection qu'il leur accorde.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

L'INSCRIPTION MARITIME

De tout temps on a pensé que le service de la marine militaire devait incomber aux gens de mer ; mais, ce fut Colbert qui parvint, le premier, par l'organisation du régime des classes, à réglementer ce service et à faire disparaître les inconvénients que présentait l'expédient brutal de la *presse des matelots*.

Le système établi par Colbert, connu sous le nom d'*Inscription maritime*, est encore celui qui fonctionne de nos jours, n'ayant subi que quelques modifications de détail. Il est, à l'heure actuelle, réglementé par la loi du 24 décembre 1896, qui n'a eu d'autre but que de réunir un grand nombre de dispositions éparses.

Le principe de ce système est que tous les marins peuvent, à partir d'un certain âge, être appelés au service de la flotte militaire ; il est donc nécessaire que l'Etat connaisse ce personnel de navigateurs auquel il fera appel pour le recrutement de ses équipages. Pour obtenir ce résultat, il est enjoint à tout individu qui désire se livrer à la navigation maritime à titre professionnel, de se faire inscrire sur un registre tenu à cet effet par le chef du service de l'inscription maritime du port où il s'embarque. Cette inscription, qui n'est d'abord que provisoire, devient définitive, lorsque l'inscrit, parvenu à l'âge de 18 ans, justifie qu'il a accompli depuis l'âge de 10 ans dix-huit mois de navigation. Cette inscription permet donc à l'Etat

de connaître les individus auxquels il peut imposer le service de ses vaisseaux.

Pour assurer le service de l'inscription maritime, la France est divisée en cinq arrondissements maritimes : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Chacun de ces arrondissements se divise en sous-arrondissements, qui se divisent eux-mêmes en quartiers, les quartiers en syndicats. Le service de l'inscription maritime est, dans chaque arrondissement, sous la direction supérieure du préfet maritime. Il était autrefois confié à des commissaires généraux qui se trouvaient à la tête de chaque sous-arrondissement et de chaque quartier. Un décret récent, du 7 octobre 1902, a remplacé ces fonctionnaires par un personnel spécial d'administrateurs civils.

Telle est, en deux mots, l'organisation administrative de l'inscription maritime. Pour demeurer dans les limites du sujet qui nous intéresse, il nous faut à présent examiner : 1° quelles sont les charges que l'inscription maritime fait peser sur les gens de mer, puisque, c'est à raison de ces charges qu'ils bénéficient des mesures de protection dont nous entreprenons l'étude ; 2° comment la réglementation de l'inscription maritime permet de donner effet à ces mesures de protection.

§ 1. — *Charges que l'inscription maritime fait peser sur les gens de mer.*

L'immatriculation sur les registres de l'inscription maritime soumet les marins au service de la marine militaire ; la durée de l'assujettissement militaire s'étend de l'âge de 18 ans à celui de 50 ans. Toutefois, l'appel

des inscrits avant l'âge de 20 ans ne peut avoir lieu qu'en temps de guerre et en vertu d'un décret (art. 5, l. 24 décembre 1896). A cette première période durant laquelle l'inscrit ne peut être levé qu'exceptionnellement, succèdent deux périodes : l'une dite obligatoire, l'autre dite de réserve.

1° **Période obligatoire.** — La période obligatoire, qui est de sept années, se divise elle-même en une durée de service actif qui est de cinq ans, et une durée de disponibilité qui est de deux ans.

a) *Service actif.* — L'inscrit maritime est soumis au service actif dès l'âge de 20 ans. A cet âge, déclare l'art. 21 de la loi du 24 décembre 1896, l'inscrit définitif est soumis à l'action de la levée permanente. Il est tenu, à moins d'empêchement dont il doit justifier, de se présenter devant un chef de service de l'inscription maritime. S'il atteint cet âge, alors qu'il est en cours d'embarquement et hors de France, il doit se présenter au moment de son retour en France. S'il ne se présente pas, il est appelé. Il est statué sur sa situation pendant un délai de cinq jours à partir du moment de son appel ou de sa présentation ; ce délai peut être prolongé, si l'intéressé invoque des titres à une dispense. S'il n'est ni dispensé, ni exempté, il est levé pour le service et incorporé dans l'armée de mer. Toutefois, si l'intérêt du service oblige le ministre à suspendre momentanément le fonctionnement de la levée, il est placé en position de sursis jusqu'à ce que la levée ait repris son cours. Le temps passé dans la position de sursis compte en déduction du service effectif exigé des inscrits. Le marin inscrit qui a atteint sa vingtième année peut également être incorporé dans les

équipages de la flotte hors de France, s'il en fait la demande, s'il est libre d'engagement maritime commercial et si le commandant de la force navale ou du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux consent à l'admettre. En cas de refus du commandant, la période d'assujettissement étroit ne court que du jour où il est statué sur sa position en France.

Cette période de service actif de cinq années à laquelle le marin est astreint, comparée à la durée d'assujettissement militaire à laquelle sont soumis les hommes de l'armée de terre, peut paraître longue; mais pratiquement les inscrits maritimes ne sont jamais soumis à une durée de service actif de cinq ans. En effet, si les besoins du service ne l'exigent pas, les inscrits de 20 ans sont placés en position de sursis, conformément au paragraphe 3 de l'art. 21. Le temps passé dans cette position de sursis leur est compté comme temps de service à l'Etat; l'inscrit a la faculté de se livrer à la navigation pendant son congé; mais, comme il peut être appelé d'un moment à l'autre, il doit prendre l'engagement de ne naviguer qu'au cabotage, au bornage ou à la petite pêche. Souvent encore les inscrits sont envoyés en congé illimité avant l'expiration du délai de cinq ans. L'envoi en congé illimité a lieu d'après les ordres généraux du ministre; grâce à cette latitude laissée à la marine d'exiger le temps de service actif intégral, ou de le diminuer, l'effectif de la flotte peut mieux répondre aux besoins de notre politique extérieure. Ainsi, on peut suivre l'influence de la politique extérieure dans la courbe de la durée du service exigé des inscrits maritimes. Longtemps maintenue à quarante-deux mois, la durée normale a oscillé entre quarante et

quarante-huit mois avant 1896 ; tombée alors à quarante mois, puis à trente-six mois en 1897, elle remonte à quarante-deux mois au début de 1898 ; portée brusquement au maximum de soixante mois en octobre de cette année (Fachoda), elle redescend rapidement à cinquante-deux mois en 1899 pour s'élever à cinquante-six mois à la fin de l'année 1900 (Chine). Il importe toutefois de noter que, depuis trente ans, la durée du service effectif ne s'est que très rarement élevé au-dessus de quarante-huit mois, et seulement pendant des périodes courtes (1).

A cette période de service actif qui, en principe, est de cinq ans, succède une période de disponibilité, qui est de deux années.

b) *Disponibilité.* — Pendant la disponibilité, les inscrits sont soumis aux appels ordonnés par le ministre (l. 24 décembre 1896, art. 23, § 3).

Le ministre peut donc, par simple décision notifiée aux intéressés, appeler le nombre d'hommes nécessaires au service des vaisseaux de l'Etat. Cette faculté est précieuse : elle assure, en effet, une mobilisation très prompte ; de plus, au point de vue diplomatique, elle présente cet avantage d'éviter les complications qui peuvent résulter de la publicité d'un décret.

Telles sont les obligations imposées aux inscrits maritimes durant la période dite obligatoire. Indépendamment de ces obligations, les inscrits âgés de 25 à 35 ans, non présents au service, peuvent encore être convoqués pour deux périodes d'exercices, chacune d'une durée

(1) *Pandectes françaises*, v° *Marins*, n° 91.

de quatre semaines au plus, d'après les ordres du ministre de la Marine.

Les convocations ont lieu, soit par voie d'affiches, soit par la notification, au domicile des intéressés, d'ordres individuels de route (l. 24 décembre 1896, art. 24). Des critiques très vives ont été dirigées contre cette mesure, qui porte un préjudice considérable aux gens de mer. On a fait remarquer, non sans raison, que, pour satisfaire à cette obligation, la plupart des marins se trouvent dans la nécessité d'abandonner la position qu'ils peuvent avoir acquise après un stage sur un navire de commerce, car ce navire n'attend pas pour reprendre la mer que la période soit terminée. La loi du 18 juillet 1901, qui a décidé qu'en matière de louage de services, le contrat de travail ne peut être rompu à raison du fait qu'un patron ou un employé est appelé pour une période obligatoire d'instruction militaire, n'a pas apporté, en notre matière, un remède efficace. Les contrats d'engagement maritime n'étant, en effet, conclus que pour la durée d'une campagne, la loi de 1901 ne trouve pas son application. Aussi, s'est-on demandé s'il ne convenait pas de supprimer ces périodes d'instruction.

Un projet de loi a été déposé, dans ce but, le 22 octobre 1901. L'exposé des motifs constate que, pour l'instruction technique des hommes, les vingt-huit jours n'ont qu'une importance très secondaire, car il ne s'agit que de marins de profession, dont le travail quotidien entretient généralement la plupart des connaissances acquises à bord des navires de la flotte de guerre. Par contre, ces périodes d'exercices constituent pour les services administratifs et militaires de la marine, pour la marine marchande et pour

les inscrits maritimes, une cause de tracas et d'ennuis considérables. En raison de la manière dont les appels sont nécessairement faits, c'est-à-dire individuellement, l'administration perd beaucoup de temps pour faire peu de besogne. Quant aux hommes appelés pour les exercices, ils se trouvent dans des conditions que ne subissent pas ceux de l'armée de terre. Ces derniers ne quittent le travail que le jour même où ils entrent au service pour la période d'exercices, et ils le reprennent, dès le lendemain de leur libération, ne perdant ainsi que juste le nombre de jours pendant lequel ils demeurent sous les drapeaux. Il n'en est pas de même pour les inscrits : le marin qui est touché par l'ordre d'appel est presque toujours contraint de quitter immédiatement le navire sur lequel il se trouve, afin de ne pas repartir avec lui, et il est condamné à attendre dans l'inaction les huit, dix ou quinze jours qui le séparent du moment où il devra être rendu au port militaire dans lequel il est convoqué. Après avoir terminé ses vingt-huit jours d'exercices, il devra attendre encore un temps plus ou moins considérable avant de rejoindre son navire. Dans ces conditions, conclut l'exposé des motifs, ce n'est pas vingt-huit jours que l'Etat exige de l'inscrit maritime appelé pour la période d'exercices, c'est souvent le double ou le triple, et cela sans profit réel, ni pour la marine, ni pour l'inscrit. Ces motifs sont justes et il est à souhaiter qu'une réforme intervienne sur ce point.

La période obligatoire étant terminée, l'inscrit maritime se trouve, enfin, placé dans la période de réserve.

2° **Réserve. Mobilisation.** — Pendant la période de réserve qui comprend le temps d'assujettissement pos-

térieur à la période obligatoire, les inscrits ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du Président de la République (l. 24 décembre 1896, art. 20, § 3). Au point de vue de la mobilisation, les inscrits maritimes qui se trouvent dans la position de réserve sont répartis en cinq catégories : *d*) inscrits âgés de moins de 30 ans ; *e*) inscrits âgés de 30 à 35 ans ; *f*) inscrits âgés de 35 à 40 ans ; *g*) inscrits âgés de 40 à 45 ans ; *h*) inscrits âgés de 45 à 50 ans (art. 43).

Mais, avant d'appeler les hommes de la réserve, les inscrits qui sont à la disposition du ministre sont d'abord rappelés. Ces derniers sont classés en trois catégories : *a*) inscrits en sursis de levée et en congé illimité ; *b*) inscrits jouissant d'une dispense ; *c*) inscrits en disponibilité. Leur rappel a lieu selon le degré d'urgence, soit par voie d'affiches, soit par la notification, au domicile des intéressés, d'ordres individuels de route. Il s'effectue par mesure générale, et en suivant pour la priorité l'ordre des catégories ; toutefois, suivant les besoins, l'appel ne peut comprendre, dans la dernière catégorie appelée, qu'une ou plusieurs spécialités (art. 42).

La mobilisation des hommes de la réserve s'opère de la même manière ; elle peut être totale ou partielle. Dans ce dernier cas, elle s'effectue en suivant également l'ordre de priorité des catégories (art. 43, §§ 6 et 7).

Tel est l'assujettissement militaire auquel sont soumis les inscrits maritimes ; la loi du 24 décembre 1896 leur impose encore plusieurs autres obligations qu'il nous faut brièvement examiner.

Ces obligations s'expliquent toutes par cette idée, que les gens de mer, pouvant à chaque instant être appe-

lés à servir sur les vaisseaux de l'Etat, doivent constamment être en mesure de répondre aux appels de l'autorité maritime.

Ce principe était autrefois rigoureusement appliqué : sous l'empire de notre ancienne législation, le marin était tellement attaché à son quartier d'inscription qu'il ne pouvait contracter un engagement en dehors de ce quartier. La loi de brumaire an IV donna plus de liberté aux gens de mer, leur permettant de prendre du service dans n'importe quel port français, à charge de faire inscrire leur mouvement. Aujourd'hui la même obligation est imposée aux inscrits maritimes. D'après l'art. 53 de la loi du 24 décembre 1896, l'inscrit définitif qui n'est pas embarqué sur un navire français doit se tenir en mesure de répondre immédiatement à un ordre personnel ou général d'appel. Son absence du dernier lieu précis de résidence qu'il a signalé à cet effet, soit au commissaire de l'inscription maritime, ou au syndic des gens de mer, s'il se trouve dans la circonscription d'un quartier, soit au commandant de la gendarmerie, s'il réside dans l'intérieur, soit enfin au consul, s'il est à l'étranger, ne le met pas à l'abri des pénalités édictées contre les insoumis.

L'art. 54 dispose encore que l'inscrit définitif qui se déplace pour une durée excédant un mois, doit en faire la déclaration au chef de service de l'inscription maritime dans la circonscription qu'il quitte, et de plus, qu'il doit se présenter dans les deux mois qui suivent le jour de son départ, au bureau de l'inscription maritime ou de la gendarmerie dans le lieu d'arrivée, le tout sans préjudice de la responsabilité permanente qui pèse sur lui.

L'inscrit maritime peut, s'il le désire, fixer sa résidence à l'étranger ; l'art. 55 lui en donne le droit, pourvu qu'il en fasse la déclaration au chef de service de l'inscription maritime. Sur ce point, la loi du 24 décembre 1896 est moins rigoureuse que les anciennes ordonnances qui punissaient de peines sévères les marins français qui « s'habituaient en pays étranger ». La circulaire du 20 juillet 1863 exigeait une autorisation pour que le marin pût établir sa résidence à l'étranger. Cette autorisation, qui n'est plus aujourd'hui nécessaire pour la résidence, a été maintenue par l'art. 55 pour le marin qui veut naviguer sous pavillon étranger ; elle doit être accordée par le ministre de la Marine, ou par un de ses délégués. La nécessité de cette autorisation, proclamée déjà par les anciens actes constitutifs des classes (1), fut supprimée par le décret du 22 octobre 1863 qui permettait aux marins de s'embarquer sur les navires étrangers, à la seule condition d'être pourvus du certificat de congédiement et d'avertir le commissaire de l'inscription maritime de leurs quartiers. Rétablie par une circulaire du 11 juin 1878, la nécessité de l'autorisation a été maintenue par le législateur de 1896 ; il a pensé avec juste raison que l'organisation militaire des inscrits ne pouvait se concilier avec la faculté pleine et entière qui leur serait laissée de naviguer sous pavillon étranger. Pour assurer le retour en France du marin qui désire contracter un engagement sur un bâtiment étranger, l'autorisation n'est délivrée par le ministre que contre l'engagement souscrit par le capi-

(1). Ordonnances 15 avril 1689, art. 29, et 31 octobre 1784, titre XVIII art. 21.

taine de ce navire de payer les frais de retour du marin en France (1).

Afin que l'administration de la marine soit exactement renseignée sur le sort des marins qui résident en pays étranger, ou qui naviguent sous pavillon étranger, l'art. 55, dans son paragraphe final, dispose que dans les deux cas l'inscrit maritime doit informer l'autorité française de la localité où il se trouve, de ses mouvements d'embarquement et de débarquement, départs, destinations et retours.

L'autorité consulaire informe de ces mutations le chef du quartier d'inscription.

L'observation de ces règles est sanctionnée par des dispositions pénales contenues dans l'art. 82 : tout inscrit définitif qui va résider en pays étranger, sans en avoir fait la déclaration préalable à l'autorité maritime, est puni d'un emprisonnement de quinze jours à deux mois, en temps de paix, et de deux à six mois, en temps de guerre, sauf application des peines plus fortes qui seraient encourues, lorsque, par le fait de son absence, l'inscrit n'aurait point obéi à un ordre de rappel ou de mobilisation.

La sévérité de la loi est plus grande pour l'inscrit qui navigue sans autorisation sous pavillon étranger : en temps de paix, la peine est de un mois à un an d'emprisonnement, à moins que l'inscrit ne prouve que son embarquement est résulté d'un cas de force majeure ; en temps de guerre, si l'inscrit navigue sous pavillon d'une

(1) Circ. 5 mai 1885 et 21 juin 1889 (*Bulletin officiel de la Marine*, 1885. 1. 850 et 1889. 1. 925).

puissance en guerre avec la France, la peine est de deux à quatre ans d'emprisonnement.

La loi de 1896 prévoit encore, dans les art. 83 et suivants, toute une série de pénalités à l'égard des inscrits maritimes qui ont employé des fraudes ou des manœuvres pour se soustraire au service, ou qui ne se sont pas rendus aux ordres de route ; des peines sont encore édictées contre les personnes qui ont empêché ou retardé, par des manœuvres coupables, le départ des inscrits, ou qui ont sciemment recelé ou pris à leur service un insoumis.

Nous n'entrerons pas dans l'examen de ces diverses dispositions qui n'ont qu'un rapport très éloigné avec l'objet de notre étude, pas plus du reste que nous n'étudierons les divers cas de dispense de service militaire dont peuvent bénéficier les gens de mer. Signalons cependant une disposition de faveur à l'égard des inscrits maritimes établie par la loi du 15 juillet 1889 (art. 35), modifiée par la loi du 26 juillet 1893 et finalement remplacée par l'art. 4 de la loi du 13 avril 1898, disposition en vertu de laquelle les inscrits ajournés ou dispensés sont exempts de toute taxe militaire.

Telles sont les diverses charges que fait peser l'inscription maritime sur les gens de mer. Par le rapide exposé que nous en avons fait, nous avons pu nous convaincre que les obligations militaires auxquelles les soumettait la loi du 24 décembre 1896 étaient fort lourdes. Mais, rien n'empêche l'inscrit maritime, s'il veut s'y soustraire, de renoncer à sa profession et de demander sa radiation des matricules de l'inscription maritime. Ce droit lui est reconnu par les art. 15 et suiv. de la loi du 24 décembre 1896. L'homme de mer n'est donc plus aujourd'hui tenu,

comme sous l'empire du régime des classes, de demeurer inscrit toute sa vie. Du reste, les nombreux avantages reconnus aux marins compensent dans une large mesure les charges qu'ils subissent du chef de l'inscription maritime, et, d'autre part, ils trouvent dans le fonctionnement de cette administration une sorte de tutelle précieuse pour eux, car elle leur assure la sauvegarde de leur droits.

§ 2. — *Comment la réglementation de l'inscription maritime permet de donner effet aux mesures de protection prises dans l'intérêt de matelot.*

Les obligations militaires qui incombent aux gens de mer pèsent sur eux, nous l'avons vu, pendant une période fort longue, durant presque toute leur vie. L'Etat ne peut obtenir l'exécution de ces obligations, que s'il est exactement renseigné sur la situation des individus qu'il peut d'un moment à l'autre appeler au service sur ses vaisseaux (1). Or, il ne peut en être ainsi, que si l'autorité

(1) L'autorité maritime possède des renseignements précis sur la situation de chaque matelot, grâce à son inscription sur les matricules et aux indications que celles-ci doivent contenir. Les matricules mentionnent, en effet, tout ce qui peut être de nature à établir aussi exactement que possible la situation du marin ; elles mentionnent, pour chaque homme : les nom et prénoms, la date et le lieu de naissance, la filiation, le signalement, les renseignements sur la position de famille, la date de l'inscription ; l'indication s'il y a lieu, de la provenance d'une autre matricule, ou d'un autre quartier ; les dates d'embarquement et de débarquement avec le décompte en années, en mois et en jours, des services depuis l'inscription sur les matricules. (Circ. 29 mai 1849 ; Instr. 12 juin 1897, art. 27 à 30, in *Bull. offic. de la Marine*, page spéciale.) Les inscrits maritimes étant divisés en trois catégories : inscrits provisoires, inscrits définitifs, inscrits hors de service, les matricules correspondent à cette division. Une quatrième matricule est spécialement affectée aux pilotes et aspirants-pilotes, et des fiches matriculaires

maritime, même après l'acquittement de la dette du sang par le matelot, le suit durant toute sa carrière. Il est donc nécessaire que l'Etat exerce un contrôle incessant sur les marins du commerce et que, pour cela, il préside à l'organisation de l'industrie qui les attend. De là, l'intervention constante de l'autorité maritime que nous allons rencontrer dans le contrat d'engagement des gens de mer, qu'il s'agise de la formation, de l'exécution ou de la dissolution de ce contrat.

Mais, si l'intervention de l'Etat est motivée par la bonne organisation de la marine militaire, de laquelle dépendent la protection du commerce maritime et la défense du pays, par cette intervention l'Etat peut exercer sur les marins, non pas seulement un simple contrôle destiné à assurer le recrutement de sa flotte, mais il peut encore exercer une action tutélaire très efficace sur ces marins, pour sauvegarder leurs intérêts. Et, du moment qu'il jugeait bon d'accorder certains avantages, de faire bénéficier de certaines dispositions favorables les hommes qui se vouaient aux pénibles labeurs de la mer, rien ne lui était plus facile que d'assurer le maintien de ces bénéfices, de ces faveurs, puisqu'il devait forcément intervenir dans les actes accomplis par eux. C'est ce résultat qui se trouve atteint par l'intervention de l'administrateur de la marine représentant de l'autorité publique. La présence de cet administrateur dans tous les actes importants de la vie maritime des gens de mer a donc pour effet, non seulement de faire connaître à l'Etat les mouvements de navi-

individuelles sont établies pour les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage. (Loi du 24 décembre 1896, art. 9 ; Règlement du 7 novembre 1866, art. 64 ; Circ. du 5 décembre 1899.)

gation des individus qui doivent composer les équipages de la flotte militaire, mais encore de lui permettre d'exercer une action tutélaire sur les marins, en veillant à ce que les mesures prises en leur faveur soient scrupuleusement observées.

On a souvent critiqué, durant ces dernières années, cette tutelle administrative de l'Etat sur les gens de mer. Cette ingérence de l'Etat dans la conduite du matelot, dit-on, a pour résultat de faire naître chez lui ce défaut de prévoyance que l'on se plaît à lui reconnaître et auquel elle est destinée à remédier. Sans doute les charges imposées par l'inscription maritime, le bon fonctionnement de cette administration ont exigé que certains avantages fussent en retour reconnus aux marins, et que l'Etat exerçât un contrôle incessant sur l'existence de ces hommes d'un si haut prix pour sa marine de guerre. Mais pourquoi, à l'heure actuelle, maintenir ces avantages, continuer l'exercice de cette tutelle, alors qu'il convient de faire disparaître l'inscription maritime dont l'organisation ne cadre plus avec les besoins de notre flotte, et qu'il vaudrait mieux appliquer à celle-ci le mode de recrutement de l'armée de terre ? En effet, du temps de la marine à voiles, il fallait pour les vaisseaux de guerre des équipages connaissant les manœuvres compliquées de la navigation. Sur les vaisseaux à vapeur, ces connaissances spéciales sont inutiles, une certaine instruction générale peut être utile ; on la retrouvera à un plus haut degré chez les hommes de l'intérieur que chez les inscrits maritimes. D'autre part, la suppression de l'inscription maritime aura pour effet de favoriser le développement de la marine marchande, car, les gens de mer n'ayant plus à subir les obligations lour-

des du service sur la flotte de l'Etat, il n'y aura plus lieu de leur accorder des avantages qui constituent autant de charges pour l'armement.

Sans entrer dans l'examen de la question de savoir si, même l'inscription maritime disparaissant, il ne conviendrait pas de continuer à entourer d'un régime protecteur les intérêts des hommes de mer, disons en quelques mots les raisons qui militent en faveur du maintien de l'inscription maritime. De l'avis de tous les hommes compétents, son existence est nécessaire pour assurer à la flotte de guerre des matelots qui puissent utilement la servir. En effet, si la première condition de toute marine de guerre convenablement organisée doit être de pouvoir, dès le premier jour d'une guerre maritime, mettre en ligne tous les bâtiments de combat d'une réelle valeur militaire, il faut absolument à notre marine des équipages solides faisant corps avec leurs navires, et si bien entraînés que la déclaration de guerre les trouve prêts à se battre dès la première minute. Ces équipages ne pourront toujours se recruter que parmi les marins du commerce, car seul le service sur les navires de commerce peut permettre aux matelots de ne pas oublier l'instruction qu'ils ont reçue pendant leur service à l'Etat, et de conserver l'entraînement nécessaire pour pouvoir remplir ce service sur la flotte. Les hommes de l'intérieur apporteraient-ils à cette flotte autant de vigueur physique, autant d'entrain initial, plus d'instruction peut-être, qu'on ne rencontrerait qu'exceptionnellement chez eux ces qualités essentielles : l'aptitude naturelle et pour ainsi dire innée aux ser-

vices et à la vie du bord, la résistance au découragement, l'habitude du sacrifice (1).

Le régime de l'inscription maritime doit donc, selon nous, être maintenu. Il impose, il est vrai, des charges assez lourdes aux gens de mer, mais ces charges sont compensées par les nombreux avantages qui leur sont reconnus. Les marins trouvent, du reste, dans le fonctionnement de cette administration, dans son contrôle incessant, une précieuse garantie de leurs droits, car il leur permet d'obtenir, ainsi que nous aurons souvent l'occasion de le constater, la fidèle observation de ces mesures de protection à l'étude desquelles nous arrivons.

(1) Exposé des motifs de la loi du 24 décembre 1896.

PREMIÈRE PARTIE

Des mesures de protection dans la formation du contrat d'engagement.

Le matelot qui contracte avec un armateur se trouve attaché à la conduite du navire par un contrat qui n'est autre qu'un louage de services ; en droit commun, la conclusion d'un tel contrat a lieu sans aucune intervention de l'autorité publique. Il n'en va pas de même pour l'engagement des gens de mer, et nous allons voir en cette matière l'Etat nécessairement intervenir.

Les notions exposées sur l'inscription maritime nous font comprendre en partie la nécessité de cette intervention : l'Etat pouvant appeler d'un moment à l'autre les marins du commerce au service sur ses vaisseaux de guerre, il faut qu'il connaisse exactement les mouvements de leur navigation, et par conséquent qu'il soit informé des engagements qu'ils ont conclus. L'Etat, comme nous le verrons, assurant aux gens de mer après un certain temps de navigation, des pensions payées par la Caisse des invalides, dont les ressources sont alimentées en partie par des retenues opérées sur les salaires des marins, il faut qu'il connaisse ces salaires, et, pour cela. qu'il prenne connaissance des clauses et conditions du contrat d'engagement. Mais l'Etat intervient encore à raison de l'intérêt qu'éveillent les marins et de la protection dont ils ont

besoin ; cette protection ne peut être, en effet, assurée d'une manière efficace que s'il est représenté au contrat d'engagement. L'intervention de l'Etat est donc justifiée ; elle s'opère par le ministère de l'administrateur de la marine chargé de passer la revue d'armement et de rédiger le rôle d'équipage.

CHAPITRE PREMIER

DE LA REVUE D'ARMEMENT ET DU ROLE D'ÉQUIPAGE

Avant le départ du navire, l'armateur doit présenter à l'administrateur de la marine son équipage ; il doit lui faire connaître le nom, la nationalité des individus engagés, les clauses et conditions du contrat d'engagement. Cet acte, qui constitue la revue du départ ou revue d'armement, permet à l'autorité maritime de vérifier si les marins sont bien des inscrits maritimes et s'ils doivent composer l'équipage du navire au moins pour les trois quarts. Par la connaissance des conditions du contrat d'engagement, l'autorité maritime sera à même d'effectuer sur les salaires des matelots le prélèvement destiné à la Caisse des invalides ; elle pourra enfin exercer son action tutélaire en s'opposant à l'adoption de clauses qui contreviendraient à l'ordre public, ou en signalant aux marins celles qui pourraient léser leurs intérêts.

A la suite de cette revue, l'administrateur de la marine consigne toutes les indications qui lui ont été fournies dans un rôle, nommé *rôle d'équipage*. Ce rôle énonce le nom du navire, son port d'attache, les noms du propriétaire et de l'armateur, ceux des hommes de l'équipage, leur nationalité, les conditions de leur engagement.

Cette formation des équipages sous le contrôle de l'Etat, grâce auquel son action tutélaire peut s'exercer sur les gens de mer, n'existait pas dans le très ancien droit maritime : on lit dans le Statut de Rimini de 1303 (l. IV,

rubr. 138) que la parole, une fois donnée, doit être régulièrement gardée ; il en était de même dans le Statut de la ville de Wisby (l. III, 3e part., c. xx) : « le denier-à-Dieu donné, le patron et les matelots sont respectivement engagés les uns envers les autres » (1). Mais on sentit bientôt qu'il y avait un réel intérêt à revêtir d'une forme plus précise les conventions entre patrons et matelots.

Le *Consulat de la Mer* disposait déjà « que le patron qui conduira son navire à la part sera obligé de faire écrire toutes les conventions et accords qu'il fera ou aura faits avec tous les matelots qui doivent naviguer à la part avec lui » (2). L'Ordonnance de 1681 prescrivit de rédiger par écrit les conventions des maîtres avec les gens de leur équipage, que l'engagement fût au mois ou au voyage, ou au profit ou au fret. Sinon, ajoutait l'ordonnance, « les matelots en seront crus sur leur serment ». Il n'était pas question, dans l'ordonnance, du rôle d'équipage qui n'eut point d'abord pour but de constater les conditions de l'engagement. L'Edit de 1673, qui l'avait créé, portait simplement que le capitaine serait tenu de « remettre, sous peine de trois cents livres, au greffe de l'amirauté du lieu où il faisait son armement, un rôle exact de son équipage, visé et certifié par le commissaire des classes » (3). Ces diverses dispositions assuraient déjà aux gens de mer une certaine protection ; en exigeant la rédaction écrite des conventions passées avec les armateurs, elles les empêchaient d'être victimes de la

(1) Voir Desjardins, III, n° 621 ; de Valroger, II, n° 512.
(2) *Consulat de la Mer*, ch. 102 (Pardessus, *Us et coutumes*, II, p. 241).
(3) De Valroger, II, n° 513.

mauvaise foi de ces derniers, et prévenaient les contestations au sujet des salaires.

Dans le même but, l'Edit de juillet 1720 rendit obligatoire l'intervention du commissaire des classes au contrat d'engagement, et ordonna « aux capitaines, maîtres et patrons, à leurs officiers mariniers, matelots et autres de déclarer au juste aux officiers chargés du soin des classes les conditions de leurs engagements avec leurs armateurs. »

Postérieurement, un règlement du 11 juillet 1759 décida « qu'il n'y avait que les rôles d'équipage qui puissent servir de titre sur les prétentions des gens de mer pour raison de leurs salaires. »

L'Ordonnance du 31 octobre 1784 proclama à nouveau l'intervention du commissaire des classes au contrat d'engagement et régla avec détail la rédaction des rôles. En voici les principales dispositions dont certaines sont encore en vigueur :

« Art. 1. — Les capitaines, maîtres et patrons des bâtiments qui seront armés pour la course, le commerce ou la pêche, présenteront aux bureaux des classes les gens de mer qu'ils auront engagés, pour être inscrits sur les rôles d'équipage, et ne pourront embarquer que ceux qui y auront été portés, à peine de trois cents livres d'amende pour chaque homme non compris dans lesdits rôles. »

« Art. 9. — Les capitaines des navires en armement qui présenteront au bureau des classes les gens de mer pour former leur équipage, présenteront en même temps les conventions qu'ils auront faites avec eux relativement à leurs salaires ou parts, lesquelles seront rédigées par

acte public ou sous seing privé en double original, dont l'un demeurera au pouvoir desdits gens de mer, ou, s'ils ne savent point écrire, lesdites conventions seront portées sur le livre de bord. »

« Art. 10. — Les commissaires des classes feront faire lecture desdites conventions en présence des gens de l'équipage, et en feront note sur leurs livrets si aucun d'eux ne réclame ; ces notes seront certifiées et signées par le capitaine du navire et par lesdits commissaires qui noteront pareillement les salaires sur les rôles d'équipage, et liquideront aux désarmements les retenues pour les invalides de la marine relativement auxdites conventions. »

« Art. 12. — A défaut de conventions privées rédigées par acte public ou sous seing privé en double original, les notes des livrets feront foi en justice dans les contestations qui pourront s'élever entre les capitaines et maîtres et les gens de leurs équipages, relativement à l'exécution de leurs conventions respectives, et, au cas que lesdits capitaines et maîtres aient négligé de faire faire lesdites notes sur les livrets, les matelots en seront crus à leur serment. »

« Art. 13. — Lorsque les capitaines engageront des gens de mer pendant le cours du voyage en remplacement des déserteurs, morts ou malades laissés dans les hôpitaux ou pour toute autre raison, les mêmes formalités seront observées quant aux conventions des engagements, et seront remplies, dans les ports du royaume et des colonies, par les commissaires des classes, et dans les ports étrangers par les consuls ou vice-consuls. Il sera fait note des remplacements ou des nouveaux engagements sur les

rôles d'équipage et sur les livrets, et, au cas qu'il ne se trouvât ni consul, ni vice-consul dans les ports étrangers, les capitaines feront faire ces notes aussitôt après leur arrivée ou relâche dans un port du royaume, ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou d'un vice-consul. »

Le Règlement général du 7 novembre 1866 déclara, à son tour, dans son art. 225, § 2, que « toute convention faite entre l'armateur ou le capitaine et l'équipage devait être portée à la connaissance du commissaire de l'inscription maritime et inscrite sur le rôle d'équipage. »

L'art. 226 du même règlement disposa que « les conditions d'engagement ne seraient définitives qu'après l'inscription au rôle d'équipage ».

Enfin, les art. 250 et 192-4° C. co. édictent la nécessité du rôle d'équipage, soit pour constater les conditions de l'engagement des gens de mer, soit pour que ces derniers puissent justifier de leur créance privilégiée contre l'armement.

Il résulte des diverses dispositions que nous venons de signaler que l'intervention de l'autorité maritime au contrat d'engagement est absolument obligatoire. Cette intervention est précieuse pour les marins, car, non seulement, l'administrateur de la marine peut les éclairer sur la portée des clauses qu'ils vont souscrire, mais il peut leur donner encore tous les conseils que sa sagesse ou son expérience lui suggèrent. Mais comment caractériser la mission de l'administrateur de la marine ? On a dit, pour préciser les limites de son intervention, qu'il était « le notaire obligatoire des parties » (1) et que le rôle qu'il

(1) J. de Lavigne, p. 130.

était chargé de rédiger était « le seul titre authentique de la constitution légale des équipages » (1). Sans doute, les parties sont libres et peuvent former telles conventions que bon leur semble, mais leur consécration définitive n'aura lieu que lorsqu'elles seront portées sur le rôle d'équipage. Le contrat d'engagement serait donc un contrat solennel, n'ayant d'existence que du jour où est dressé le rôle d'équipage. Pour soutenir cette théorie, on a invoqué le règlement général de 1866 déjà cité qui dans l'art. 226 dispose que les conditions d'engagement ne sont définitives qu'après l'inscription au rôle d'équipage. Ce n'est, du reste, a-t-on fait remarquer, que si le contrat d'engagement est un contrat solennel, que l'action tutélaire de l'Etat peut s'exercer d'une manière efficace sur les marins, les conventions passées par eux ne devenant obligatoires que du jour où l'autorité maritime leur aura donné son approbation, en les consignant sur le rôle d'équipage. D'ailleurs, ajoute-t-on, l'art. 270-5° C. co. prouve la justesse de ce système, puisqu'il décide que si le matelot est congédié avant la clôture du rôle, il n'a droit à aucune indemnité ; s'il en est ainsi, n'est-ce pas parce que le contrat n'existe pas encore, tant que le rôle n'est pas rédigé ?

Cette opinion, qui a l'incontestable mérite d'être simple et de supprimer de nombreuses difficultés, ne nous paraît cependant pas devoir être admise. Comme le fait observer M. Vermond, « le Code de commerce ne laisse nullement entendre que le contrat d'engagement des gens de mer soit un contrat solennel. L'argument que l'on a voulu tirer de l'art. 270-5° n'est nullement décisif, car les rédac-

(1) Fournier, III, p. 95.

teurs du Code de commerce n'auraient pas manqué de reconnaître au marin, comme à l'armateur, le droit de se départir du contrat passé, tant que le rôle d'équipage n'aurait pas été rédigé, s'ils avaient fait du contrat d'engagement un contrat solennel devenu parfait seulement par la confection du rôle d'équipage. Aussi, on est d'avis aujourd'hui que l'art. 226 du Règlement général de 1866 s'exprime inexactement quand il dit que les conditions d'engagement ne sont définitives qu'après l'inscription au rôle d'équipage, et qu'il n'y a pas, dès lors, à en tenir compte (1) ».

Quant à l'objection qui consiste à dire que, si l'on refuse au contrat d'engagement le caractère de contrat solennel, on prive le matelot de la protection que l'Etat veut lui assurer, elle ne porte pas. Au moment de la revue du départ, si l'administrateur de la marine découvre une clause prohibée par la loi ou les règlements, il signalera cette clause au matelot, lui indiquant qu'il ne doit en tenir aucun compte.

Nous admettons donc que le contrat d'engagement, bien que les conditions qu'il contienne doivent être mentionnées sur le rôle d'équipage, n'est pas un contrat solennel, mais qu'il se forme par un simple accord de volontés, conformément au droit commun.

Mais, si le rôle d'équipage n'est pas requis pour la validité même du contrat d'engagement, ne va-t-il pas avoir une importance capitale s'il s'agit de la preuve de ce contrat? Ne va-t-il pas être le principal, sinon l'unique mode de preuve du contrat d'engagement ? Telle est la question qu'il nous faut maintenant examiner.

(1) Vermond, p. 111, n° 62.

CHAPITRE DEUXIÈME

MODE DE CONSTATATION ET PREUVE DU CONTRAT

Le rôle d'équipage devant mentionner toutes les conditions de l'engagement des matelots, il est naturel qu'il soit le moyen normal de preuve si des difficultés s'élèvent entre l'armateur et les gens de l'équipage. Aussi l'art. 250 C. co. dispose que « les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage... ».

Mais, dans la pratique, le rôle d'équipage n'est dressé que lorsque tous les hommes devant servir à la conduite du navire ont été engagés. Jusqu'à ce moment, comment les parties pourront-elles faire la preuve des conditions de l'engagement ? D'autre part, le rôle ayant été rédigé, les matelots ou l'armateur peuvent prétendre que les conditions de l'engagement n'ont pas été reproduites, ou l'ont été d'une façon inexacte ou incomplète dans le rôle d'équipage ; pourront-ils prouver outre ou contre le le contenu audit rôle ? En d'autres termes, peut-on suppléer à l'inexactitude du rôle d'équipage, dans le premier cas, à son insuffisance, dans le second ? Avec les auteurs qui ont examiné cette question si discutée et d'une importance si grande pour les gens de mer, nous diviserons nos explications, en examinant, d'abord, le cas où le rôle n'existe pas encore, en second lieu, le cas où il a été rédigé.

§ 1. — *Le rôle n'existe pas encore.*

L'art. 250 C. co., après avoir indiqué que les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage, ajoute : « ou par les conventions des parties ». Il y a donc, à côté du rôle d'équipage, un autre mode de preuve. Mais qu'entendre par ces mots : *les conventions des parties* ? Cela veut-il dire qu'à défaut du rôle d'équipage les parties pourront administrer la preuve de leurs prétentions par tous les moyens, par la preuve testimoniale ou même par simples présomptions ? On l'a soutenu. A ne prendre, en effet, le mot *conventions*, employé par l'art. 250, que, dans son sens habituel de contrat, on permet très facilement aux marins et à l'armateur d'employer tous les modes de preuve, car ils n'auront qu'à établir la convention passée conformément au droit commun commercial. Nous sommes ici, en effet, en matière de commerce ; l'art. 633 C. co. répute actes de commerce « tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipages, tous engagements de gens de mer, pour le service de bâtiments de commerce » ; or, en matière de commerce, la preuve testimoniale est de règle générale : elle devra donc être admise ici. On a encore fait remarquer en faveur de ce système qu'il était le seul qui pût donner une solution conforme aux nécessités de la pratique. Comment, en effet, les gens de mer pourront-ils faire la preuve des conditions de leur engagement, si on les oblige à produire un écrit ? La plupart d'entre eux, ne sachant pas signer, ne saura se ménager ce moyen

de preuve ; quant à l'armateur, il ne lui viendra pas non plus à l'idée de rédiger une convention écrite, puisque le rôle d'équipage lui procurera bientôt cette preuve. On conclut que ces raisons juridiques et pratiques recommandent absolument ce système, et que, si le rôle n'est pas rédigé, tous les moyens de preuve doivent être admis, même la preuve testimoniale, à laquelle les parties auront le plus souvent recours (1) .

La majorité de la doctrine repousse cette opinion et soutient que les conditions du contrat d'engagement doivent nécessairement être prouvées par écrit. A l'appui de cette théorie, on a tout d'abord fait observer que le mot *conventions*, employé par le législateur dans l'art. 250, ne peut être pris que dans le sens d'*écrit*. N'est-ce pas, en effet, vouloir convaincre ce législateur d'absurdité, que de lui faire dire que les conventions se prouvent par les conventions ? Et, c'est là où l'on en arrive ; dire, en effet, que le contrat se constate par une convention, c'est dire que les conventions sont prouvées par les conventions. Du reste, comme le fait remarquer M. Vermond, un contrat, une convention, peut faire naître les conditions d'engagement, mais il ne les constate pas (2). Ces conditions sont, en réalité, constatées par l'écrit qui sert précisément à établir l'existence du contrat. Dès lors, c'est là le sens qu'il faut attribuer au mot *conventions* dans l'art. 250 C. co.

(1) En ce sens : Desjardins, III, n° 624 ; de Valroger, II, n° 514 ; Boistel, *Précis de Droit commercial*, n° 1217. Voir aussi : Rouen, 14 août 1858 (*Jurisprud. Havre*, 1859. 2. 244); Cass., 27 juillet 1859 (*Gazette des Tribunaux*, 28 juillet 1859); Trib. com. de Marseille, 21 septembre 1860 (*Jurisprud. Havre*, 1861. 2. 97); Trib. com. du Havre, 1er juillet 1862 (*ibid.*, 1862. 1. 189) ; Trib. com. de Fécamp, 20 janvier 1883 (*ibid.*, 1883. 2. 74).

(2) Vermond, II, p. 113, n° 63.

Est-il, au reste, bien vrai de dire qu'en notre matière, la preuve testimoniale soit de droit commun ? Si cette règle est exacte pour le droit commercial, il semble bien qu'elle recoive exception en matière de droit maritime. En droit maritime, tous les contrats importants doivent être constatés par écrit : ainsi, la vente volontaire d'un navire (art. 195 C. co.), l'affrètement (art. 273), le contrat à la grosse (art. 311), le contrat d'assurance (art. 332) doivent être faits par écrit. Pourquoi en serait-il autrement du contrat d'engagement des gens de mer, l'un des plus importants du droit maritime ?

La décision du législateur en ce sens ne doit pas surprendre, car il était guidé par les précédents historiques. Nous avons déjà indiqué que l'on avait senti de bonne heure l'intérêt qu'il y avait à revêtir d'une forme précise les accords entre patrons et matelots. Le Consulat de la Mer, l'Ordonnance de 1681, l'Ordonnance de 1784 prescrivaient la nécessité d'un écrit ; il est certain que les rédacteurs du Code de commerce se sont conformés à la tradition et que le mot *conventions*, qu'ils ont employé dans l'art. 250 C. co., doit être pris dans le sens d'*écrit*. D'autres dispositions ont pris d'ailleurs ce mot dans cette même acception, ne serait-ce que l'art. 1132 C. civ. Nous admettons donc qu'antérieurement à la confection du rôle d'équipage, les parties doivent justifier des conditions de l'engagement par une preuve écrite ; ajoutons que l'écrit n'étant, toutefois, exigé que *ad probationem*, l'aveu et le serment seraient encore autorisés comme moyens de preuve (1). Mais n'est-ce pas exiger de la part

(1) En ce sens : Bravard et Demengeat, IV, p. 257 ; Vermond, p. 114 ; Laurin sur Cresp, I, p. 464 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 364 ; Douillard, p. 33 et suiv.

des matelots une preuve impossible, que d'exiger une preuve écrite qu'ils ne pourront, le plus souvent, se ménager, étant généralement des illettrés ? Cette critique qui, il faut le reconnaître, est exacte, peut s'adresser au législateur, mais non à l'interprète tenu par le texte de loi ; remarquons qu'elle perd de valeur, de nos jours où l'instruction est largement répandue.

Le législateur de 1896 s'est préoccupé, d'ailleurs, de l'instruction des jeunes inscrits et il exige d'eux un certificat d'études primaires (art. 10, loi du 24 décembre 1896). Il n'en demeure pas moins vrai que, si la loi était à refaire, il serait préférable d'admettre, comme le fait la loi allemande, la preuve des conditions du contrat d'engagement par tous les moyens.

§ 2. — *Le rôle d'équipage existe.*

Le rôle d'équipage ayant été rédigé, si les parties prétendent que ce rôle ne reproduit que d'une façon incomplète ou inexacte les conditions de l'engagement, peuvent-elles prouver outre ou contre le contenu audit rôle, et, si l'on admet l'affirmative, quels modes de preuve doivent-elles employer ? Telle est la question que nous allons examiner.

Dans un premier système, M. Filleau soutient que les gens d'équipage ou l'armateur ne peuvent jamais prouver contre ou outre le contenu au rôle d'équipage. « Toute convention qui ne serait pas mentionnée au rôle, dit cet auteur, ne pourrait être invoquée en justice, soit que les conditions qu'elle ne relaterait pas aient été faites antérieurement, soit qu'elles aient été faites postérieurement

à ladite inscription ; et quand même les conventions ainsi soustraites à l'examen de l'autorité maritime auraient été passées par-devant notaires, car le rôle d'équipage doit contenir toutes les conditions des gens de mer embarqués (1). » M. Laurin (2) admet aussi cette solution : tant que le rôle d'équipage n'est pas rédigé, dit-il, il faudra bien, en cas de contestation, recourir à la convention, mais, une fois rédigé, c'est le rôle qui constitue le seul titre justificatif des accords intervenus.

On a fait valoir, en faveur de ce système, les considérations suivantes : Le rôle d'équipage, a-t-on dit, a pour but de porter à la connaissance de l'autorité maritime les clauses et conditions de l'engagement des matelots ; la connaissance de ces clauses est indispensable pour que les retenues de la Caisse des invalides puissent être effectuées sur les salaires des gens de mer, et pour que cette autorité empêche les gens d'équipage de souscrire à des conventions prohibées par les lois. Si l'on permet à l'armateur ou aux matelots de prouver contre ou outre le contenu au rôle, on prive l'autorité maritime de son droit de contrôle sur les conditions de l'engagement et l'on empêche l'action tutélaire de l'État de pouvoir s'exercer sur les gens de mer. L'armateur et les matelots qui voudront, postérieurement à la confection du rôle, passer de nouvelles conventions devront donc retourner devant l'administrateur de la marine pour y faire consigner ces nouvelles conventions. La jurisprudence a adopté cette manière de voir.

(1) Filleau, *Traité de l'engagement des gens de mer*, p. 55-56.
(2) Laurin sur Cresp, I, p. 468.

Dans un jugement du 9 novembre 1886, le Tribunal de Boulogne-sur-Mer (1) a décidé que le rôle d'équipage fait seul foi des conventions passées entre l'armateur et les marins ; que toute convention verbale, comme toute contre-lettre, antérieure ou postérieure audit rôle, qui n'a pas été portée à la connaissance de l'autorité maritime compétente et inscrite sur le rôle lui-même, est absolument dépourvue de valeur juridique. Dans un arrêt du 7 février 1881 (2), la Cour de Rouen a même assimilé le rôle d'équipage à un acte authentique : « rédigé par un fonctionnaire public chargé de constater l'accord des intéressés, le rôle d'équipage, dit la Cour, a le caractère et doit produire tous les effets de l'acte authentique. Il ne peut être reçu aucune preuve testimoniale contre et outre le contenu audit acte. »

Que faut-il penser de ce système ? Bien que pratiquement il soit simple, et bien qu'il assure aux gens de mer une protection efficace, nous ne croyons pas devoir l'admettre, car il est peu juridique. Nous avons déjà suffisamment démontré que le contrat d'engagement n'était pas un contrat solennel soumis quant, à sa validité, à la confection du rôle d'équipage. D'autre part, si l'on s'en tient à l'art. 250 C. co., il faut bien reconnaître que les conventions des parties ont leur place à côté du rôle d'équipage. De plus, le système exposé présente des inconvénients : supposons que, postérieurement à la

(1) *Revue internat. de Droit marit.*, II, p. 674.

(2) S. 83. 2. 13. Voir encore Rouen, 24 décembre 1879 (S. 80. 2. 71) ; Vannes, 25 juin 1875 (*Jurisprud. Nantes*, 1875. 1. 263). En ce sens : Bédarride, *Droit marit.*, II, n° 545 ; Fournier et Neveu, *Traité de l'administration de la marine*, III, p. 157 et 158.

rédaction du rôle d'équipage, le matelot obtienne une augmentation de salaire. Empêchera-t-on ce matelot de faire la preuve de cette stipulation parce qu'elle ne figure pas sur le rôle d'équipage? A force de vouloir protéger les gens de mer, on peut leur porter préjudice. Aussi, d'autres auteurs, touchés par ces inconvénients, ont admis ce système assez singulier, d'après lequel l'homme d'équipage pourrait administrer la preuve de toute clause qui, bien que non portée au rôle, lui serait favorable, tandis que l'armateur ne pourrait jamais prouver contre les matelots toute clause non inscrite au rôle qui leur serait défavorable. La preuve pourrait être faite de la part des gens d'équipage par tous les moyens. Les auteurs qui adoptent cette opinion y apportent cependant une réserve : il faut, disent-ils, que les marins n'aient pas profité des embarras du capitaine en cours de voyage pour lui extorquer une augmentation de salaires (1). Cette solution, qui est ingénieuse, doit être repoussée ; elle manque de base juridique et ne tient aucun compte de l'art. 250 C. co.

Dans un système opposé on admet que l'on peut prouver outre ou contre le contenu au rôle d'équipage ; mais les auteurs qui adoptent ce système diffèrent sur les modes de preuve à employer. Pour les uns, tous les moyens de preuve doivent être admis, pour les autres, seule la preuve par écrit peut être administrée. Nous par-

(1) En ce sens : de Valroger, II, n° 515 ; Alauzet, *Comment. C. co.*, V, p. 50 ; Bravard-Veyrières et Demangeat, *Dr. comm.*, IV, p. 254. Voir aussi : Trib. de Marseille, 21 sept. 1860-26 janvier 1877 (*Rec. Marseille*, 1860. 1. 263 et 1877. 1. 105) ; Rouen, 4 mai 1870 (*Jurisprud. Havre*, 1870. 2. 153). Ce système est admis en Angleterre (Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, p. 203).

tageons l'avis de ces derniers, car nous croyons avoir suffisamment démontré que le mot *conventions* employé dans l'art. 250 C. co. ne pouvait être pris que dans le sens d'*écrit* ; nous admettons donc que par une preuve écrite les parties peuvent établir l'existence d'une convention ne figurant pas sur le rôle d'équipage (1). Faisons cependant remarquer que, s'il s'agissait, pour les gens de mer, de justifier de l'existence de leur créance, pour bénéficier du privilège qui y est attaché, il faudrait de toute nécessité que leur créance fût mentionnée sur le rôle d'équipage ; l'art. 192-4° C. co. est formel sur ce point.

Tel est le système qui nous semble commandé par l'art. 250 C. co. ; s'il est juridique, il faut bien reconnaître qu'il n'est guère satisfaisant en pratique. Dans l'intérêt des gens de mer, et pour qu'ils fussent plus sérieusement protégés, il vaudrait mieux que l'art. 250 C. co. fût modifié dans le sens indiqué par le projet de 1865. Dans ce projet l'art. 250 était ainsi conçu : « Avant l'inscription au rôle d'équipage du capitaine, des officiers et des matelots, les conditions de leur engagement peuvent être établies par tous les moyens de preuve énoncées en l'art. 109. Après cette inscription les conditions portées sur le rôle d'équipage font seules la loi des parties. »

(1) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, V, n° 365 ; Vermond, p. 113 ; Douillard, p. 37 ; Danjon, n° 53.

CHAPITRE TROISIÈME

DES STIPULATIONS PROHIBÉES

En principe, les conventions entre l'armateur et les gens de l'équipage sont libres ; mais le législateur ayant édicté toute une série de mesures protectrices à l'égard des matelots dans leurs rapports avec l'armement, il était indispensable de réputer ces dispositions, prescriptions d'ordre public. Sans cela les gens de mer n'auraient pas manqué de renoncer, sur les injonctions des armateurs, au bénéfice de ces mesures et ils auraient été ainsi privés de la protection que l'on a voulu leur accorder.

Certaines stipulations sont donc prohibées et ne peuvent trouver place parmi les conditions de l'engagement. Un décret-loi du 4 mars 1852 énumère les diverses dispositions législatives qui doivent être considérées comme d'ordre public et auxquelles les contractants ne peuvent déroger par des conventions particulières. Aux termes de l'art. 1[er] du décret, il est défendu de déroger à l'art. 270 C. co., accordant une indemnité au matelot congédié sans cause valable, et défendant de débarquer un matelot à l'étranger sans l'autorisation du consul ou de l'autorité maritime ; aux art. 262, 263 C. co., relatifs aux marins malades ou blessés. Sont encore considérés comme dispositions d'ordre public l'art. 252-5° C. co. et les art. 1[er], 5 et 8 de l'arrêté du 5 germinal an XII, visant le rapatriement des gens de mer en cas de rupture du voyage ; l'art. 265 C. co., s'appliquant aux salaires dus à la suc-

cession du matelot décédé en cours de voyage ; l'art. 3 de l'ordonnance du 1er novembre 1745 et l'art. 37 de l'ordonnance du 17 juillet 1816 sur l'insaisissabilité des salaires. Il ne peut enfin être dérogé aux dispositions de l'ordonnance du 9 octobre 1837 prescrivant la reddition des comptes des marins devant le chef de l'inscription maritime et l'obligation de faire figurer au rôle d'équipage la totalité des salaires.

Nous ne faisons que signaler ici ces diverses dispositions, car nous devons les retrouver dans le cours de notre étude, nous verrons alors mieux la protection qu'elles assurent aux gens de mer. Mais, indépendamment des mesures spéciales du décret-loi de 1852, d'autres principes de droit restreignent encore la liberté des parties en matière de contrat d'engagement. L'engagement des gens de mer a le caractère d'un louage de services ; or, il est de principe qu'on ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée (art. 1780 C. civ.). Les gens de mer ne pourront donc souscrire à des clauses qui seraient attentatoires à la liberté de l'homme, et, comme le fait observer M. de Valroger (1), il serait difficile de ne pas considérer comme telle l'engagement contracté par un marin pour quinze ou vingt ans.

Dans notre ancien droit, deux dispositions limitaient la durée de l'engagement des marins, l'Ordonnance de 1689 défendait à tout capitaine d'engager pour plus de seize mois un matelot pour un voyage aux colonies, et un décret du 2 octobre 1793 édictait que les engagements

(1) De Valroger, II, n° 521.

pris par les maîtres-pêcheurs envers les propriétaires ou armateurs de bateaux de pêche ne pouvaient excéder le terme d'une année ou de deux saisons de pêche. La première de ces dispositions n'est certainement plus en vigueur : une circulaire du 22 octobre 1827 reconnaît d'une manière générale la validité des engagements pour une ou plusieurs années, à la condition que les matelots ainsi engagés se soumettent à tout ordre d'appel. Pour ce qui est du décret de 1793, MM. de Valroger (1) et Desjardins (2) le considèrent comme encore en vigueur.

La question s'étant présentée, en 1859, devant la Cour de Rouen, cette juridiction statua en ce sens et déclara que l'engagement d'un maître-pêcheur pour une durée de neuf années était nul. La thèse soutenue par l'armateur, pour prétendre que le décret de 1793 n'avait plus force de loi, n'était pas cependant dépourvue de toute autorité : l'armateur prétendait que le décret de 1793 n'avait pas eu pour but de protéger la liberté des patrons de pêche ; qu'il avait eu une autre origine. Pour développer l'exercice de la pêche côtière, l'Ordonnance du 31 octobre 1784 (titre XII art. 8), avait décidé que les patrons commandant depuis plus d'une année des bateaux de pêche seraient dispensés des levées ; or, disait l'armateur, le décret de 1793 n'avait réduit l'engagement des maîtres-pêcheurs à l'année que dans le but de supprimer ce privilège. Le privilège des maîtres-pêcheurs n'existant plus, le décret de 1793 ne devait donc plus avoir d'application. M. Filleau (3) partage cette opinion ; elle fut

(1) De Valroger, II, n° 522.
(2) Desjardins, III, n° 614.
(3) Filleau, p. 125.

repoussée, avons-nous dit, par la Cour de Rouen qui admit que le décret de 1793 avait pour base les mêmes principes que l'art. 1780 C. civ., et qu'il avait voulu protéger d'une manière spéciale l'engagement des maîtres-pêcheurs. Si l'on admet ce système, on doit reconnaître que les maîtres-pêcheurs sont mieux protégés que les autres matelots, qui ne peuvent, pour rompre leurs contrats d'engagements, qu'invoquer les dispositions de l'art. 1780 C. civ.

Telles sont les diverses prescriptions d'ordre public auxquelles les marins et l'armateur ne peuvent déroger d'un commun accord.

L'administrateur de la marine, devant reproduire dans le rôle d'équipage les clauses et conditions de l'engagement, ne manquera pas de s'opposer à l'insertion de celles qui contreviendraient aux dispositions que nous avons signalées. Grâce à l'intervention de l'autorité maritime, lors de la formation du contrat d'engagement, ce contrat sera généralement, peut-on dire, conclu sur des bases de justice et d'équité ; l'action tutélaire de l'Etat s'exerce donc sur les gens de mer dès la conclusion de leurs accords avec les armateurs. Rien de semblable ne se rencontre dans les autres industries, où l'ouvrier contracte en pleine liberté avec le patron.

Note. — A côté de ces restrictions apportées à la liberté des parties dans le contrat d'engagement, nous devons signaler encore certaines restrictions qui résulteraient d'un projet de loi du 3 juillet 1903 dont la discussion va être soumise incessamment au Parlement. D'après ce projet, le propriétaire du navire ne serait plus libre ni de fixer lui-même le nombre d'hommes nécessaires à l'équipement de son navire, ni de convenir avec les hommes de l'équipage sur la durée normale du labeur à bord. Un minimum d'effectif serait imposé à chaque navire, et la loi réglementerait elle-même le travail à bord. Le minimum d'effectif

pour chaque navire serait établi par des Commissions locales référant à une Commission centrale sur les conclusions de laquelle le ministre prononcerait, sauf recours au Conseil d'Etat. Pour limiter le nombre d'heures de travail, le projet exige, au-delà de la durée normale du labeur de navires, un supplément de solde proportionnel. A la mer, aucune limitation d'heures de travail, mais, sauf le cas où le salut du navire ou de la cargaison serait en jeu, tout travail commandé au-delà de douze heures pour les hommes de pont, ou de huit heures pour les hommes de la machine, donnera lieu à une allocation supplémentaire égale au huitième de la solde. En rade et dans les ports, les matelots de pont n'auront pas plus de neuf heures de travail, les mécaniciens et chauffeurs pas plus de huit. Les travaux étrangers à la spécialité des hommes entraîneront également une rémunération supplémentaire. Des pénalités sont édictées pour le cas où l'armateur n'observerait pas les prescriptions de la Commission, relatives au minimum d'effectif. L'armateur est passible d'une amende de 1.000 francs, le capitaine d'une amende de 250 francs.

DEUXIÈME PARTIE

Des mesures de protection dans l'exécution du contrat d'engagement.

Dans cette deuxième partie nous aurons à étudier les mesures protectrices accordées aux gens de l'équipage, en examinant les trois obligations principales dont est tenu l'armateur qui sont : de pourvoir à leur subsistance, de payer leurs loyers, de les repatrier.

CHAPITRE PREMIER

DE LA SUBSISTANCE DE L'ÉQUIPAGE

En échange des services que fournit le matelot, le propriétaire du navire doit tout d'abord subvenir aux besoins de son équipage. Il doit donc embarquer la quantité de vivres nécessaires à l'expédition. Les experts qui, aux termes de l'art. 225 C. co., sont chargés d'opérer la visite du navire avant son départ, doivent s'assurer que l'avitaillement du navire correspond aux besoins du voyage (1). Avant leur embarquement, les marins peuvent prendre tels accords que bon leur semble avec l'armateur au sujet de la nature et de la quantité de vivres auxquelles ils

(1) Ordonnance du 12 janvier 1717, titre V, art. 3 et 4.

auront droit durant le voyage, et faire inscrire ces accords au rôle d'équipage.

A défaut de conventions à cet égard, la ration des matelots doit être équivalente à celle des marins de la flotte (1) ; mais ce n'est là qu'un minimum.

Le capitaine ne peut, sauf le cas de force majeure, diminuer la ration de son équipage. L'art. 76 du décret du 24 mars 1852 dispose à ce sujet : « Tout capitaine, maître ou patron, qui hors le cas de force majeure constaté par des procès-verbaux signés du capitaine, maître ou patron, et des principaux de l'équipage, prive l'équipage de l'intégralité de la ration stipulée avant le départ, ou, à défaut de convention, de la ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la flotte, est tenu de payer à titre d'indemnité la somme de cinquante centimes par jour pendant la durée du retranchement à chaque personne de l'équipage, et peut en outre être puni de cinquante à cinq cents francs d'amende... Et même en cas de force majeure régulièrement constatée il est dû à chaque homme une indemnité représentative du retranchement auquel il a été soumis. »

L'art. 75 du même décret édicte des pénalités contre le capitaine qui aurait, hors le cas de force majeure, altéré volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes ; la peine est de quinze jours à trois mois d'emprisonnement, et le capitaine peut en outre être déclaré passible d'une amende de seize à trois cents francs. Si l'altération des vivres a lieu par le mélange de substances

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 76 ; Circ. 20 novembre 1865.

malfaisantes, la peine est celle de la réclusion (Décret du 24 mars 1852, art. 94).

Les plaintes des matelots relativement à la nourriture doivent être portées devant le tribunal de commerce de la compétence duquel elles relèvent, comme tous différends en matière d'engagement. Quant aux délits prévus par le décret du 24 mars 1852, ils font l'objet de poursuites devant le tribunal maritime (1). Ces diverses dispositions ont pour but d'assurer, de la part de l'armateur, la stricte exécution de l'obligation de pourvoir à la subsistance de son équipage. Dans certains cas, l'armateur est encore tenu d'avoir à bord un approvisionnement médical et même d'embarquer un chirurgien. L'ordonnance du 4 août 1819, art. 1, 10 et 13, le règlement du 7 novembre 1866 disposent que des médicaments nécessaires au voyage doivent être embarqués à bord de tout navire ayant un chirurgien, et même à bord de tout navire qui n'a pas de chirurgien s'il est armé au long cours, et s'il a huit hommes d'équipage, y compris les mousses. Des objets, médicaments et aliments particuliers doivent même être embarqués, si le navire se dirige vers la côte occidentale d'Afrique ; leurs capitaines doivent être pourvus d'un guide hygiénique spécial pour la navigation dans ces parages (Circ. des 11 février et 16 octobre 1851 ; Règlement du 7 novembre 1866, art. 181).

La présence d'un médecin ou chirurgien est encore requise à bord de certains navires ; elle est exigée : 1° pour les navires de commerce au long cours qui reçoivent à bord au moins cent personnes, tant hommes d'équi-

(1) Fournier et Neveu, III, p. 121.

page que passagers (Décret du 17 septembre 1864) ; 2° pour les bâtiments affectés à la pêche de la baleine ou du cachalot, si leur équipage est de vingt hommes, non compris les mousses (Ordonnance du 4 août 1819 ; Règlement du 7 novembre 1866, art. 214) ; 3° pour les bâtiments armés pour la pêche de la morue si leur équipage est de quarante hommes, non compris les mousses (mêmes ordonnance et règlement),

Le médecin a la garde, à bord, du coffre pourvu des médicaments nécessaires au voyage ; il est responsable soit de l'insuffisance de ces médicaments, soit de leur altération, hors le cas de force majeure. Il est tenu de donner des soins à toute personne de l'équipage et ne peut rien recevoir ou exiger d'elle, à peine de privation de ses appointements (Ordonnance de 1681, titre du Chirurgien ; Ordonnance de 1819, art. 16). Il lui est défendu de quitter le navire avant la fin du voyage sans une juste cause, à peine de privation de ses gages, de 100 francs d'amende et de 100 francs de dommages-intérêts envers l'armateur (Ordonnance de 1681, l. II, t. VI, art. 9 ; Ordonnance de 1819, art. 20).

L'armateur ne peut retirer le médecin du bord avant la fin du voyage et ne peut le congédier que pour cause valable et avec certaines autorisations (Ordonnance de 1819, art. 20). Mais là s'arrête l'obligation de l'armateur ; il a satisfait aux prescriptions de la loi dès qu'il a mis à bord un médecin, et nous croyons, avec le Tribunal du Havre (1), qu'il ne saurait être déclaré responsable de la science et des soins de l'homme de l'art qu'il emploie, car

(1) Havre, 5 décembre 1889 (*Revue internat. de Droit marit.*, V, p. 628).

il est tenu de choisir le médecin parmi des personnes réunissant des conditions de capacité exigées par la loi.

Nous n'insisterons pas davantage sur ces mesures destinées à assurer aux gens d'équipage des vivres et des soins durant le voyage, car peu de difficultés se produisent en pratique, à ce sujet. Nous allons, par contre, nous étendre plus longuement sur la protection accordée aux loyers des marins.

CHAPITRE DEUXIÈME

MESURES DESTINÉES A ASSURER LE RECOUVREMENT DES LOYERS DE L'ÉQUIPAGE

SECTION PREMIÈRE

Intervention de l'autorité maritime dans le paiement des loyers. — Son droit d'action en justice.

L'autorité maritime intervient non seulement dans la conclusion du contrat d'engagement, mais elle intervient encore dans son exécution, notamment lorsqu'il s'agit du paiement des loyers de l'équipage. En matière du paiement des loyers, nous allons rencontrer tout un ensemble de mesures destinées à assurer aux gens de mer le recouvrement et la conservation de leurs salaires. Guidé par cette idée, qu'il était de toute nécessité qu'un salaire si péniblement acquis ne fût pas, pour l'homme de mer, perdu ou diminué par la mauvaise foi de l'armateur, le législateur a tout d'abord prescrit que le paiement des loyers de l'équipage ne pourrait avoir lieu qu'en présence de l'autorité maritime. Cette première règle est ancienne. Déjà l'Edit de juillet 1720 (titre VI, art. 4) disposait que la retenue à exercer au profit de la Caisse des invalides devait être faite en présence du commissaire de l'inscription maritime, ce qui impliquait l'intervention de l'autorité maritime dans le paiement des loyers. La déclaration de 1728 et l'arrêt de 1734 avaient implicitement admis la présence de l'administrateur de la marine, en décidant

qu'aucun acompte ne pouvait être payé aux gens des équipages à moins que ce ne fût dans les ports du royaume, du consentement des officiers des classes, et, dans les ports étrangers, de celui des consuls. Le Règlement général de 1866 répète encore dans l'art. 8 : « Les commissaires de l'inscription maritime font opérer en leur présence le paiement du salaire des équipages. »

La première règle est donc absolue ; le paiement fait par le capitaine ou l'armateur au matelot doit toujours avoir lieu en présence de l'administrateur de la marine. Cette règle se justifie aisément : elle assure la retenue qui doit être effectuée sur les salaires des gens de mer pour alimenter la Caisse des invalides, elle sauvegarde les intérêts pécuniaires des marins. A ce deuxième point de vue, la présence de l'administrateur de la marine, lors du paiement des loyers, est précieuse pour les marins. L'administrateur de la marine doit examiner, en effet, si le salaire payé correspond bien à celui qui a été promis ; il veille à ce qu'il ne soit pas l'objet de retenues ou de saisies irrégulières ; il peut enfin conseiller au matelot de faire un emploi sage de son pécule et de ne pas le détourner de sa destination naturelle qui est de subvenir aux besoins de sa famille. Ces recommandations ne sont pas inutiles, car trop souvent les matelots, au moment de leur débarquement, sont la proie de gens qui cherchent à les exploiter et qui ne reculent pas devant les moyens les plus illicites pour mieux les dépouiller. Cette exploitation est même organisée dans beaucoup de ports, et l'on donne le nom de *requins* à ceux qui la pratiquent (1).

(1) *Pandectes françaises*, v° *Marins*, n° 784.

Il peut arriver que l'armateur ou le capitaine, ne se conformant pas aux prescriptions de la loi, paye les matelots en dehors de la présence de l'administrateur de la marine. Que décider en ce cas ? le paiement doit il être considéré comme nul, et l'armateur est-il obligé de payer une deuxième fois ? Remarquons tout d'abord que, quelle que soit la solution adoptée, un point est certain : le paiement fait en dehors de l'autorité maritime ne lui sera point opposable, car cette autorité est créancière de la retenue qu'elle doit effectuer au profit de la Caisse des invalides. Cette remarque faite, on a dit que dans les rapports des gens de mer et de l'armateur un tel paiement ne saurait être déclaré nul. Il n'y a point de texte, a-t-on fait observer, qui prononce la nullité du paiement opéré en dehors de l'administrateur de la marine ; la seule sanction qui soit applicable à l'armateur est contenue dans l'Ordonnance du 18 décembre 1728 et consiste dans une simple amende. Pourquoi, dès lors, prétendre que le paiement n'est point valable et permettre aux gens de mer d'en exiger un second (1) ?

A cette opinion, qui semble juridique, l'on a opposé des arguments qui ne sont pas dénués de valeur. La nullité du paiement opérée en dehors de l'autorité maritime, a-t-on dit, est une sanction absolument nécesaire, si l'on veut que les armateurs observent les prescriptions du législateur ayant pour but de sauvegarder de si graves intérêts ; l'amende édictée par l'Ordonnance de 1728 est une sanction tout à fait insuffisante ; de plus, cette péna-

(1) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, V, n° 374 ; Cass., 11 avril 1892 (*Recueil du Havre*, 1892. 2. 131) ; Lyon-Caen, *Revue critique de Législation*, 1893, p. 275.

lité n'est encourue que par l'armateur qui paie des avances aux marins, et non par celui qui paie le solde des salaires, or, ne faut-il pas ici une sanction ? Quelle sera-t-elle, sinon la nullité du paiement (1) ? Le Tribunal de Saint-Valery-en-Caux a partagé cette manière de voir dans un jugement du 2 février 1886, dont voici la teneur : « Attendu qu'aux termes de la déclaration royale du 19 décembre 1728 (art. 6) encore en vigueur, il ne peut, sous peine d'amende, être payé aucun acompte sur les loyers dans les ports de France que du consentement des officiers des classes, aujourd'hui commissaires de l'inscription maritime ; — Attendu que l'ordonnance du roi du 1er novembre 1745, déclarée mesure d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852, fait expresses défenses de ne rien prêter ou avancer aux matelots pendant le cours des voyages ; — Attendu que l'art. 4, du titre VI de l'Edit de juillet de 1720, porte que la retenue au profit de la Caisse des invalides sera faite en présence du commissaire ; — Attendu que le voyage doit être réputé en cours jusqu'au désarmement du rôle qui n'a lieu que par la mention du paiement du solde des gages par le commissaire, laquelle mention ne peut être faite par lui qu'en son bureau ; — Attendu d'ailleurs que le rôle d'équipage est suivi d'une convention signée par les armateurs contenant, entre autres soumissions, celle de payer en présence du commissaire ou du préposé à l'inscription maritime les salaires dus à l'équipage... »

Dans une circulaire du 15 mars 1886, le ministre de la

(1) En ce sens : Fournier et Neveu, III, p. 164 et 165 ; Filleau, p. 144 et 270 ; Douillard, p. 248 ; J. de Lavigne, p. 164.

Marine a signalé l'importance de cette jurisprudence à ses administrateurs et les a invités à l'invoquer.

Nous adoptons cette deuxième opinion : elle sauvegarde beaucoup mieux les intérêts des gens de mer, car elle astreint les armateurs à ne faire aucun paiement en dehors de l'autorité maritime, sous peine de les voir déclarer nuls. En pratique, pour éviter toute difficulté à cet égard, l'administration de la marine fait prendre à l'armateur, sur le rôle d'équipage, l'engagement de ne procéder à aucun paiement des salaires en dehors de la présence de ses préposés.

Nous avons examiné jusqu'ici le rôle tutélaire de l'administration en montrant le droit de contrôle qu'elle exerce dans le paiement des salaires des gens d'équipage. Mais son rôle ne s'arrête pas là ; il est plus étendu.

L'autorité maritime peut encore agir en justice pour réclamer, aux lieu et place des marins, au propriétaire du navire, le paiement des salaires convenus. Ce droit d'action en justice lui a été reconnu par de nombreuses dispositions législatives, notamment par l'Edit de juillet 1720 (titre VI), la loi du 13 mai 1791 (titre V, art. 11), l'ordonnance du 22 mai 1816 (art. 15), le décret du 30 novembre 1887 (titre II, art. 14). Ce droit de la marine peut se justifier aisément : créancière des retenues qui, prélevées sur les salaires des gens de mer, doivent servir à alimenter la Caisse des invalides, l'autorité maritime doit pouvoir exiger le paiement de ces salaires ; chargée d'une sorte de tutelle sur les marins, il faut, pour sauvegarder leurs intérêts, qu'elle puisse agir contre l'armateur et lui réclamer le montant des salaires. A ce deuxième point de vue, l'intervention de l'administration est précieuse pour les

marins : que de fois ces derniers auraient pu se trouver en présence d'un armateur récalcitrant, dans l'impossibilité de faire valoir leurs droits devant les tribunaux, soit à raison de leur ignorance, soit à raison des exigences de leur métier. Souvent encore les marins auraient pu perdre leurs droits contre l'armateur en laissant s'accomplir la courte prescription de l'art. 433 C. co. Le droit d'action de l'autorité maritime est donc fort utile, mais à quel titre intervient-elle ? Créancière des matelots relativement à la retenue qu'elle doit prélever sur leurs salaires, l'on doit décider que, lorsqu'elle agit contre l'armateur en paiement de ces salaires, elle exerce l'action du matelot, son débiteur, contre l'armateur. Elle est dans la même situation que les créanciers qui, en vertu de l'art. 1166 C. civ., exercent les droits et actions de leur débiteur. Tous les auteurs admettent cette solution qui est consacrée par la jurisprudence (1).

En conséquence, l'action intentée par l'administration de la marine devra être portée devant le tribunal de commerce compétent pour connaître de l'action intentée par les gens de mer à raison de leurs loyers, à l'exclusion de la juridiction administrative (2). Exerçant l'action du marin, l'autorité maritime pourra se prévaloir du privilège attaché à leur créance, de l'insaisissabilité reconnue à leurs salaires, comme aussi elle se verra opposer tous

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 376 ; Desjardins, III, n° 611 ; Laurin sur Cresp, I, p. 483 ; Vermond, p. 120 ; Douillard, p. 255. — Cass. 20 mai 1857 (S. 1859. 1. 170) ; Rouen, 24 décembre 1879 (S. 1880. 2. 71.) ; Trib. de Granville, 29 mars 1889 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1889-1890, p. 230).

(2) Trib. com. de Nantes, 2 décembre 1885 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1886-1887, p. 432).

les moyens de défense, toutes les exceptions que l'armateur peut opposer aux droits du matelot, et notamment, la prescription annale de l'art. 433 C. co. Mais l'armateur, il est à peine utile de le faire remarquer, ne pourrait invoquer contre l'administration de la marine l'inaction des marins ; comme l'a décidé la Cour de Rouen, il ne saurait y avoir ici une fin de non-recevoir à la demande, puisqu'elle peut être intentée aussi bien par l'administration que par les gens de mer eux-mêmes. Les marins peuvent eux-mêmes prendre l'initiative de la poursuite ; dans ce cas, l'autorité maritime bornera son rôle à une simple intervention ; au cas où elle n'interviendrait pas au procès, l'armateur agirait prudemment en la mettant en cause, car ayant un intérêt direct à ce ce que les loyers soient payés, elle pourrait former dans la suite tierce opposition aux décisions dans lesquelles elle n'aurait pas été partie. Ce droit lui a été reconnu par la Cour de cassation dans un arrêt du 20 novembre 1860 (1).

Telle est l'intervention de l'administration de la marine dans le paiement des loyers de gens de mer, et tel est son droit d'action en justice. Grâce à l'assistance qu'elle procure aux gens de mer par l'exercice de ce droit, les questions de principe qui intéressent la population maritime tout entière quelquefois seront toujours portées vant les tribunaux, et, au besoin, recevront la consécration des juridictions supérieures. Mais là s'arrête son rôle.

L'administrateur de la marine, après avoir tâché de concilier les parties, peut intervenir au litige, en prendre même l'initiative, mais ne peut lui-même trancher le

(1) D. P. 1861. 1. 5., Lyon-Caen et Renault, V, n° 376.

différend. Il a été jugé (1), à cet égard, que le commissaire de la marine, qui, prévenu en temps utile d'une contestation survenue entre l'armateur d'un navire désarmé et un homme de son équipage, au sujet des salaires dus à ce dernier, ne se borne pas à surseoir à la délivrance du mandat de paiement jusqu'à la décision du litige par la juridiction compétente, mais verse le salaire litigieux entre les mains de la partie qui le réclame, fait un paiement irrégulier et engage par là la responsabilité de l'administration de la marine dont il est le préposé.

En Angleterre, le surintendant, qui remplit les fonctions de notre administrateur maritime, a des pouvoirs plus étendus. Il n'est pas seulement un juge conciliateur des parties, mais il peut encore rendre sur les contestations relatives aux salaires de véritables décisions définitives ou susceptibles d'appel, selon l'importance du litige (2).

Il en est de même en Italie (3).

En Allemagne (4), l'autorité maritime peut statuer provisoirement sous réserve de la voie judiciaire ; il en est encore ainsi dans les Etats Scandinaves.

(1) Cass., 22 janvier 1884 (S. 84. 1. 221).

(2) *Code maritime britannique*, 1896, traduction Fromageot, art. 137.

(3) *Code de la marine marchande*, traduction de M. Prud'homme, et Règlement du 20 novembre 1879.

(4) *Code de commerce allemand*, traduction Paul Gide et Lyon-Caen, 1881 (art. 106).

SECTION DEUXIÈME

Du privilège des gens de l'équipage.

L'intervention de l'administration maritime dans le paiement des salaires des gens de mer en facilite le recouvrement, mais elle n'empêche nullement le matelot de subir le risque de l'insolvabilité de l'armateur. Les matelots sont même exposés à ce risque plus que tous autres créanciers, car, comme nous le verrons, des dispositions législatives les obligent à attendre la fin du voyage pour obtenir le paiement de leurs loyers. Le législateur aurait manqué de prévoyance s'il ne les avait prémunis contre ce danger ; mais, il a pensé à sauvegarder une créance si digne d'intérêt et, dans ce but, il l'a munie d'un privilège.

Cette idée de garantir la créance des gens de mer est ancienne : on la trouve déjà dans la législation romaine, où le navire était plus spécialement affecté au paiement de certaines dettes. Le fragment V, du livre XX, titre IV, du *Digeste* nous montre qu'étaient privilégiées sur le navire les créances relatives à la construction, à l'armement, à la nourriture et aux salaires de l'équipage (1).

Au Moyen Age, le Consulat de la Mer (chap. XCIII) (2) édicte que, s'il en est besoin, on devra vendre le navire pour payer le matelot.

(1) Pardessus, I, p. 64.

(2) *Lo mariner, si no y havia sino un clau de que s' pognes pagar, se deu pagar* « Le matelot, quand il ne resterait qu'un clou du navire pour le payer, doit être payé. »

Dans notre droit, le privilège des gens de mer fut reconnu par l'Ordonnance de 1681 (1). Elle disposait, à l'art. 16 du titre XIV du livre Ier, « que les loyers des matelots employés au dernier voyage seraient payés par préférence à tous autres créanciers. » Dans son *Commentaire sur l'Ordonnance*, Valin fait remarquer que, quoique les matelots soient placés en tête pour leurs loyers, il est sans difficulté qu'il y ait d'autres créanciers privilégiés sur le navire ; il donne une énumération de ces créances privilégiées et relègue dans cette liste la créance des gens de l'équipage au septième rang. Ce fut la classification de Valin qui fut adoptée dans notre Code de commerce ; la créance des marins à raison de leurs gages fut toutefois admise au sixième rang. Les articles 191-6° et 271 C. co. qui réglementent aujourd'hui le privilège des matelots disposent en ces termes :

Art. 191. — « Sont privilégiées et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes désignées ci-après : .... 6° les gages et les loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. »

Art. 271. — « Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots. »

Il n'est pas besoin d'insister sur la légitimité de ce privilège. « Dans l'intérêt même du commerce général et de la navigation, il était d'une utilité commune que le législateur favorisât le paiement des loyers des gens de l'équipage. Leur dette est même une dette sacrée, car parmi les créanciers qui doivent être favorisés pour avoir contribué à la conservation du gage commun, ce sont les gens

(1) *Ordonnances de la Marine*, I, p. 362,

de mer qui sont les plus dignes d'occuper une situation privilégiée : par leur travail pénible, par leurs fatigues, souvent même au péril de leur vie, ils se dévouent à préserver ce gage (1). »

Aux termes de l'art. 271 C. co., le privilège des gens de l'équipage repose sur deux objets : le navire et le fret. Nous nous occuperons d'abord du privilège sur le navire.

§ 1. — *Du privilège sur le navire.*

I. **Qui peut invoquer ce privilège ?** — La première question qui se pose est celle de savoir quels marins peuvent se prévaloir du privilège sur le navire. Tous jouissent-ils de ce bénéfice, ou y a-t-il lieu de distinguer suivant les divers modes de leur engagement ? Les engagements des matelots n'ont pas toujours lieu, en effet, de la même manière ; ils se distinguent en engagements à salaire fixe et en engagements à profit éventuel, suivant que le salaire est indépendant des bénéfices que pourra procurer l'expédition, ou, au contraire, est proportionnel à ces bénéfices. L'engagement à salaire fixe est conclu soit au voyage, soit au mois, suivant que le salaire est déterminé à forfait pour toute la durée du voyage, ou qu'il l'est proportionnellement à cette durée. Quant à l'engagement à profit éventuel, il peut être au fret, ou à la part, suivant que le matelot a droit à une partie du fret, ou à une part des bénéfices qui seront réalisés durant l'expédition. Or, on s'est demandé si le privilège qui garantit la créance des gens de l'équipage devait être reconnu aussi

(1) Desjardins, I, p. 244.

bien aux marins engagés à salaires fixes qu'à ceux engagés à profits éventuels ; la raison de douter est la suivante : le contrat d'engagement au mois ou au voyage, qui est un contrat d'engagement à salaires fixes, présente tous les caractères du contrat de louage de services, déterminés part l'art. 1709 C. civ. ; les sommes payées aux matelots en rémunération de leurs services sont donc bien de véritables salaires, garantis par le privilège de l'art. 191 C. co. Mais en est-il de même pour l'engagement à profit éventuel ? Ne peut-on considérer ce second mode d'engagement comme une société formée entre l'armateur et les gens de l'équipage, puisque ces derniers ne reçoivent plus une somme fixe en rémunération des services qu'ils rendent, mais bien une portion des bénéfices produits par l'expédition. S'il en est ainsi, on voit de suite que l'on ne peut plus parler de privilège, car le matelot devenant un associé de l'armateur, il ne saurait faire valoir à son encontre une cause de préférence qui l'avantagerait dans le partage des bénéfices.

Il nous faut donc examiner si le contrat d'engagement à profits éventuels constitue une société ou si le législateur l'a, au contraire, considéré comme un louage de services.

On a soutenu, tout d'abord, qu'il y avait entre l'armateur et les hommes de l'équipage, engagés au fret ou à la part, une société présentant tous les caractères exigés par l'art. 1832 C. civ. (1), l'apport de l'armateur consistant dans son navire, celui des matelots dans leur industrie,

(1) Art. 1832 C. civ. : « La société est un contrat par lequel deux ou plusieurs personnes conviennent de mettre quelque chose en commun, dans la vue de partager le bénéfice qui pourrait en résulter. »

en vue de partager les bénéfices devant résulter de l'association. La société ayant pour objet des opérations commerciales, serait une société commerciale, mais, comme elle n'aurait pas été publiée suivant les prescriptions de la loi, elle présenterait le caractère d'être en participation. Les marins ne devant enfin subir d'autres risques que l'absence de toute rémunération suivant les aléas de l'expédition, elle présenterait, en dernier lieu, le caractère d'être en commandite, les marins étant les commanditaires, le propriétaire du navire le commandité (1). On peut donc, ce semble, voir dans l'engagement des matelots, à la part ou au fret, une société par commandite en participation. On a invoqué, en ce sens, l'autorité de Pothier (2), qui considérait le matelot engagé à la part ou au fret comme l'associé du maître du navire, et lui donnait contre ce dernier l'action *pro socio*.

Un autre argument a été encore tiré des art. 259 et 260 C. co. L'ancien art. 259 (aujourd'hui abrogé par la loi du 12 août 1885) accordait aux matelots, en cas de naufrage, le droit de se faire payer sur les marchandises sauvées et sur les débris du navire, s'ils étaient engagés au voyage ou au mois, tandis que l'art. 259 se borne à accorder aux matelots engagés au fret une action sur les marchandises sauvées seules. C'est donc la preuve que ces derniers n'ont pas de privilège sur le navire (3).

Cette opinion est repoussée par la majorité de la doctrine.

(1) Vermond, n° 60, p. 108.
(2) Pothier, *Traité du louage maritime*, n° 299.
(3) Dufour, I, n° 104 ; Laurin, I, p. 95.

L'argument tiré des art. 259, 260 C. co. n'est pas probant, car, s'il est vrai que la situation des marins engagés à profit éventuel soit différente dans les divers cas prévus par les art. 257, 260, 265 C. co., il faut remarquer que ces textes visent des hypothèses tout à fait spéciales. Il n'y a rien d'étonnant à ce que le législateur fasse, en présence d'un désastre commun, une situation différente aux hommes engagés à la part ou au fret, qui, plus que les autres, sont associés aux risques de l'expédition. Mais, peut-on en conclure qu'il ait voulu les considérer comme des associés et les priver dans tous les cas du privilège sur le navire ? Ce serait aller bien loin, d'autant plus qu'il semble bien résulter des textes législatifs, que les rédacteurs du Code de commerce ont vu, dans le contrat d'engagement à la part ou au fret, un louage de services. Dans les art. 250 et suivants C. co. qui réglementent l'engagement des gens de mer, le mot *loyers* est toujours employé pour désigner aussi bien la rémunération des matelots engagés au voyage que celle des matelots engagés à la part ; or, si c'est un loyer que touchent ces derniers, peut-on dire qu'ils soient des associés ? Enfin, en équité, quels bons motifs invoquer pour traiter d'une façon aussi rigoureuse les gens de l'équipage engagés à la part ou au fret ? Ils rendent au fond les mêmes services que ceux engagés à salaire fixe, ils sont aussi dignes d'intérêt, et le privilège a, en ce qui les concerne, la même raison d'être.

Nous admettons cette opinion et considérons les matelots engagés à profit éventuel, non comme des associés, mais comme des gens de service pouvant invoquer,

pour le recouvrement de leur créance, le privilège de l'art. 191 (1).

La jurisprudence se prononce dans ce dernier sens : elle accorde le privilège sur le navire à tous les hommes de l'équipage, sans distinguer s'ils sont engagés au mois ou au voyage, ou à la part ou au fret. Ainsi, dans un arrêt rendu le 28 novembre 1866, la Cour de cassation décidait que « les portions de fret ou parts attribuées à l'équipage engagé au profit ou au fret, devant être considérées comme salaires, ne pouvaient être affectées aux frais de subsistance et de rapatriement, lesquels continuent à être supportés même dans les engagements au fret ou à la part par le navire et les portions de fret ou parts afférentes à l'armateur » (2).

En 1872, la Cour de cassation eut encore à se prononcer sur la question ; il s'agissait de savoir si le matelot engagé à profit éventuel pouvait se prévaloir des dispositions de l'art. 262 C. co. Le Tribunal de commerce de La Rochelle avait jugé que cet article, qui conserve au matelot malade ou blessé ses loyers durant sa maladie, ne pouvait s'appliquer au marin engagé au profit parce que « les hommes ainsi engagés n'étaient pas pris à loyer ». Dans un arrêt du 19 février 1872, la Cour de cassation repoussa cette doctrine ; sa décision était ainsi motivée: « Attendu que la disposition de l'art. 262 a pour but d'encourager à la carrière de la marine ; que ce

(1) En ce sens : de Valroger, I, n° 28 ; II, n° 587 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 356 ; Vermond, p. 108 ; Desjardins, I, n° 127 ; Bédarride, I, n° 70 ; Demangeat, IV, p. 47 ; J. de Lavigne, p. 20 et suiv.; Dall., *Suppl. au Répert.*, v° *Droit marit.*, n° 350.

(2) Dall. P. 1866. 1. 501.

motif indique par lui-même qu'il s'applique aussi bien au matelot naviguant à la part, qu'au matelot engagé à salaire en argent ; qu'ainsi la loi a posé dans l'art. 262 une règle générale et absolue, ne faisant et ne voulant faire dans la faveur qu'elle accordait au marin aucune distinction basée sur son mode d'engagement » (1).

Un arrêt du 14 mai 1873 (2) est encore en ce sens ; la jurisprudence de la Cour de cassation est donc constante sur ce point ; elle assimile tous les marins, quel que soit le mode d'engagement : ils doivent donc tous bénéficier des mêmes avantages. Quoi qu'il en soit, il serait bon, pour faire cesser tout doute et toute discussion à cet égard, que la loi fût modifiée, ainsi que le voulait le projet de révision de 1867 du livre II du Code de commerce. Dans l'article 191-7° du projet, il était dit que les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage étaient privilégiés, quel que fût le mode de rémunération de leurs services. Cette solution est donnée par la loi belge du 21 août 1879 (art. 4-7°). Quant à la loi allemande, elle édicte au contraire que la part attribuée aux marins dans le gain ou dans le fret ne doit pas être considérée comme un loyer.

Faisons encore remarquer que l'administration de la marine peut invoquer comme les gens de mer eux-mêmes le privilège de l'art. 191-6° C. co. : elle le peut quand elle réclame le paiement des salaires dus aux matelots, elle le peut également quand elle réclame seulement la retenue à laquelle a droit la Caisse des invalides, car nous avons montré déjà que c'était l'action même du

(1) Dall. P. 1872. 1. 33.
(2) Dall. P. 74. 1. 105.

matelot que l'administration intentait et qu'elle devait, en conséquence, bénéficier des avantages qui y étaient attachés.

II. **Créances garanties par le privilège.** — Quels loyers, quels gages, garantit tout d'abord le privilège sur le navire ? A cette question, l'art. 191 C. co. répond que sont privilégiés les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. Qu'entendre par ces mots : *dernier voyage* ? On a quelquefois voulu les interpréter dans le sens de « dernière traversée », c'est-à-dire que les marins auraient un privilège pour les gages qu'ils auraient gagnés depuis le départ du navire jusqu'à son arrivée constatés dans deux ports différents (1). Cette solution ne doit pas être admise et nous croyons que, par les mots *dernier voyage*, le législateur a voulu désigner le voyage complet effectué depuis le port d'armement jusqu'au port de désarmement. C'était l'opinion d'Emérigon qui disait qu'à l'égard de l'équipage il ne s'agissait que d'un seul voyage et d'un même engagement pour l'aller et le retour ; cette interprétation est confirmée du reste par l'art. 192 C. co. qui déclare que la créance de l'équipage doit être justifiée par les rôles d'armement et de désarmement. La dernière traversée comprend donc l'ensemble des traversées effectuées depuis le port d'armement jusqu'à celui de désarmement, et le privilège garantira les loyers gagnés par l'équipage durant ce laps de temps. Cette solution est juste, car la garantie qui résulte du privilège doit s'appliquer à la

(1) Nantes, 16 nov. 1861 (*Rec. Nantes*, 61. 1. 304) ; Havre, 16 mai 1873 (*Rec. Marseille*, 1874. 2. 135).

créance des marins pendant toute la durée de leur engagement (1).

Les mots *gages* et *loyers* soulèvent une autre difficulté. Est-ce les loyers proprement dits qui doivent seuls être privilégiés, ou bien le privilège assure-t-il encore aux gens de l'équipage le paiement de toutes autres sommes dont l'armateur peut leur être redevable ? La plupart des auteurs (2) sont d'accord, pour admettre que les mots *gages* et *loyers* ne doivent pas être pris dans un sens étroit, mais que doivent encore être considérées comme privilégiées toutes les sommes dues aux marins qui peuvent en être considérées comme l'accessoire. Ainsi, les indemnités dues aux matelots en cas de blessures, de maladies, de congédiement non justifié, les frais de rapatriement, de conduite de retour, seraient privilégiés au même titre que les loyers proprement dits. Pour ce qui est du droit de chapeau du capitaine, la question doit être résolue par une distinction. S'il s'agit de la gratification allouée généralement au capitaine par l'affréteur, le capitaine ne peut évidemment réclamer un privilège sur le navire qui ne saurait répondre des dettes de l'affréteur ; mais si le chapeau est accordé au capitaine par l'armement lui-même, dans ce cas cette créance constituant un supplément de loyer, il est certain qu'elle doit être garantie, comme le loyer lui-même, par le privilège de l'art. 191.

(1) Lyon-Caen et Renault, V. n° 385 ; de Valroger, I, n° 131 ; Desjardins, I, n° 131. — Cass., 4 août 1857 (D. 57. 1. 341) ; 13 nov. 1871 (D. 72. 1. 34) ; Havre, 29 mars 1883 (*Recueil du Havre*, 83. 1. 128).

(2) Lyon-Caen et Renault, V, n° 379 ; Vermond, p. 121 ; Desjardins, I, n° 128 ; de Valroger, I, n° 29.

III. **Assiette du privilège.** — Le privilège sur le navire porte, sans aucun doute, sur les agrès et sur les apparaux, qui n'en sont que les accessoires.

Mais le navire, à la suite de fortunes de mer, peut subir des modifications importantes qui peuvent déplacer l'assiette du privilège.

Ainsi, il peut faire naufrage. S'il périt corps et biens, le privilège se trouve éteint ; mais le navire peut n'être détruit qu'en partie, les marins pourront-ils, dans ce cas, exercer leurs droits privilégiés sur les débris? D'autre part, le navire qui fait naufrage peut être assuré ; dans cette hypothèse, le privilège des gens de l'équipage ne porte-t-il pas sur l'indemnité d'assurance? Telles sont les deux questions que nous allons examiner séparément.

1° *Le navire n'est pas assuré, mais il en demeure des débris.* — Pour connaître quels sont, dans ce premier cas, les droits des gens de l'équipage, il faut distinguer s'ils sont engagés à salaire fixe, soit au mois ou au voyage, ou si leur engagement est, au contraire, à salaire éventuel, soit au fret, soit au profit. Les matelots engagés au mois ou au voyage peuvent exercer sur les débris du navire un privilège pour le montant de leurs loyers, qui leur permet de passer même avant l'Etat, créancier des frais de rapatriement. L'art. 258-6° leur reconnaît formellement ce droit. Quant aux gens de mer engagés au fret, ils sont, d'après l'art. 260 C. co., « payés de leurs loyers seulement sur le fret ». Ils n'ont donc pas de privilège sur les débris du navire. La disposition de l'art. 260 peut se justifier : « On comprend que tous les privilèges qui existaient sur le navire ne soient pas toujours étendus à

ses débris. Cela se comprend surtout pour les marins engagés au fret, qui sont plus que tous autres, par la nature de leur contrat, associés aux risques de l'expédition (1). »

L'engagement peut, enfin, avoir été conclu au profit. Nous avons vu que les marins engagés au profit avaient un privilège sur le navire et sur le fret ; pourquoi l'art. 260 ne mentionne-t-il pas, au cas de naufrage, les droits des gens de mer engagés au profit ?

La raison en est simple : le législateur a estimé qu'en cas de naufrage il pouvait être rarement question de profit.

« Quant aux matelots engagés à la part du profit, disait Valin, ils n'ont rien à prétendre ni sur les débris du navire, ni sur le fret des marchandises : et cela est évident, puisqu'ici toute idée de profit disparaît, à moins qu'on ne sauve quelques parties de la chose dans laquelle ils ont part, auquel cas leur droit se borne à en demander le partage (2). »

2° *Le navire fait naufrage, mais il est assuré.* — La deuxième question que nous devons examiner est celle de savoir, si le navire étant assuré, les gens de l'équipage peuvent faire valoir leur droit de préférence, au cas de sinistre, sur les sommes d'argent dues par l'assureur au propriétaire du navire, leur débiteur. Antérieurement à la loi de 1885, au cas de perte totale du navire, la question ne pouvait se poser : l'ancien art. 258 C. co., reproduisant les rigueurs traditionnelles de l'ancien droit maritime,

(1) De Valroger, II, n° 587.
(2) Valin, I, p. 703 ; de Valroger, II, n° 588.

déclarait, en effet, les marins déchus de tous droits aux loyers en cas de perte entière du navire. Il n'y avait donc pas à parler de privilège pouvant s'exercer sur l'indemnité d'assurance, puisque, ce privilège, conformément au principe de l'art. 2180 C. civ., disparaissait par l'extinction de l'obligation principale. La loi du 12 août 1885 sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir a mis fin à cet état de choses. D'après le nouvel art. 258 C. co., les matelots engagés au voyage ou au mois doivent, en cas de naufrage du navire, être payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessation de leurs services. Peuvent-ils, pour recouvrer ces loyers, faire valoir leur privilège sur l'indemnité payée à l'armateur par la société d'assurance ?

Jusqu'à la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime aucun doute ne pouvait s'élever sur la question. Les sommes touchées de la compagnie d'assurance par l'armateur, n'étant que la contre-partie aléatoire des primes versées par lui, elles ne pouvaient être considérées comme la représentation de la chose assurée, et, par conséquent, ne pouvaient être soumises ni aux droits des créanciers hypothécaires, ni aux droits des créanciers privilégiés. La loi du 10 décembre 1874, qui créait l'hypothèque maritime, fit naître un doute sur la question; cette loi décidait (art. 17) qu'en cas de perte du navire, les droits des créanciers ayant hypothèque sur lui seraient reportés de plein droit sur les sommes dues par les assureurs. Ne pouvait-on admettre, par analogie, qu'un tel droit appartînt aux créanciers privilégiés ? On pouvait le soutenir (1), car, les créanciers privilégiés étant plus

(1) Laurin, *Droit marit.*, I, p. 183.

favorables que les créanciers hypothécaires, il n'y avait aucune raison pour leur refuser le bénéfice accordé à ces derniers.

La majorité de la doctrine repoussa, à juste titre, cette opinion : la disposition de la loi de 1874 étant dérogatoire au droit commun, elle devait, en effet, recevoir une interprétation restrictive ; ne visant que les créanciers hypothécaires, elle ne devait pouvoir être invoquée que par eux. Les créanciers privilégiés sur le navire ne pouvaient donc faire valoir leurs droits sur l'indemnité d'assurance (1). La loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime, en supprimant, du reste, l'innovation de la loi de 1874, fit bientôt cesser toute incertitude à cet égard. Mais vint alors la loi du 19 février 1889. Le but primitif de cette loi était de favoriser le développement agricole, en restreignant le privilège du bailleur de fonds rural sur les meubles garnissant la ferme ou servant à son exploitation. C'est ce à quoi a trait l'art. 1er de la loi, puis, s'occupant d'un sujet tout différent, elle décide dans l'art. 2 que « les indemnités dues par suite d'assurance contre l'incendie, contre la grêle, contre la mortalité des bestiaux ou les autres risques, sont attribuées, sans qu'il y ait besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires suivant leur rang. » Il résulte de cet article que les créanciers ayant privilège ou hypothèque peuvent exercer leurs droits privilégiés sur l'indemnité d'assurance ; cette faculté doit-elle être reconnue aux gens de l'équipage pour le recouvrement de leurs salaires ? On pourrait prétendre que la loi du 19 février 1889 n'ayant

(1) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, *Revue de Législation et de Jurisprud.*, 1877 ; Desjardins, I, p. 141 ; Vermond, p. 95.

eu pour but que de favoriser le crédit agricole, la solution donnée par l'art. 2 ne doit s'appliquer qu'aux créanciers ayant hypothèque ou privilège sur un fonds rural. Cette interprétation serait erronée ; il résulte, en effet, tant des travaux préparatoires que de l'art. 2 de la loi du 19 février 1889, que le législateur a voulu établir une règle générale. L'art. 2, après avoir admis la subrogation légale des créanciers hypothécaires ou privilégiés aux indemnités dues par suite d'assurance contre l'incendie, contre la grêle, la mortalité des bestiaux, se termine par cette expression très compréhensive « ou les autres risques ». C'est donc qu'il admet la subrogation des créanciers ayant privilège ou hypothèque, aux indemnités dues par suite d'autres risques et, parmi ces derniers, les risques maritimes doivent forcément être compris. C'est ce que déclarait, du reste, le rapporteur de la loi au Sénat qui rangeait expressément dans les « autres risques » les risques maritimes. Cette opinion, qui est admise par la doctrine (1), a été consacrée par la jurisprudence.

Un arrêt récent de la Cour d'appel de Paris (2), qui se base sur les travaux préparatoire, reconnaît une portée générale à la loi du 19 février 1889. Au cas où le navire sera assuré, les gens de l'équipage auront donc le droit d'exercer leur privilège sur l'indemnité d'assurance, et pourront ainsi conserver la situation favorable que leur a donnée le législateur.

(1) René Lavigne, *Revue internat. de Droit marit.*, 1892, p. 182 ; Planiol, *Traité élément. de Droit civil*, II, n° 3448 ; Vermond, n° 51 ; J. de Lavigne, p. 40.

(2) Paris, 24 juillet 1896 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1896-1897, p. 265).

IV. **Justification, exercice et rang du privilège.** — En droit commun, quiconque invoque un privilège doit justifier de l'existence et de la qualité de sa créance. Il en est ainsi pour le privilège des gens de l'équipage, et malgré la faveur qui est attachée à leur créance, le Code de commerce a déterminé les formes dans lesquelles ils doivent en fournir la justification. L'art. 192 C. co. dispose : « le privilège accordé aux dettes énoncées dans le précédent article ne peut être exercé, qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes..... 1° les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime. » Le mode de constatation exigé par l'art. 192 est absolument de rigueur ; le rôle d'équipage fait ici seul foi ; à défaut de cette justification, et bien qu'il n'existât aucune contestation de la dette, les marins ne pourraient invoquer leur privilège. Cela a été jugé bien des fois (1). Nous avons vu que, lorsqu'il s'agissait de constater l'engagement des marins, les parties pouvaient justifier de leurs droits respectifs soit par le rôle d'équipage, soit par un acte authentique ou sous seing privé, soit même suivant une opinion que nous avons repoussée par tous modes de preuve. D'où vient, qu'en matière de privilège, la loi est plus exigeante, et qu'elle veut que la créance des gens de mer soit absolument justifiée par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime ?

(1) Trib. du Havre, 28 août 1860 (D. P. 62. 3. 24); Trib. de com. de Marseille, 7 mars 1865 (*Rec. Marseille*, 1865. 2. 38) ; Nantes, 21 février 1872 (*Rec. Nantes*, 1872. 1. 305) ; Pau, 20 février 1888 (D. P. 89. 2. 209) ; — Laurin, I, p. 122 ; Demangeat, IV. p. 50 ; Desjardins, I, n° 180.

Il y a là, semble-t-il, quelque chose de disparate dans la loi. Aussi, en 1865, lors du projet de réforme du livre II du Code de commerce, l'abrogation de l'art. 192 fut-elle demandée. Les partisans de cette abrogation faisaient observer que la créance de l'équipage étant une créance commerciale, la constatation de cette créance, pour l'exercice du privilège, ne devait être assujettie à aucune forme particulière autre que celle exigée pour son existence. Il fut répondu avec juste raison que le rôle d'équipage était de la plus grande utilité en cette matière; que par lui non seulement l'existence de la créance de l'équipage, mais encore sa date étaient établies d'une façon certaine, et qu'ainsi le règlement des créances privilégiées pourrait, présentant moins de difficultés, recevoir une solution plus prompte. La production du rôle d'équipage présente du reste un autre avantage, car le rôle mentionne non seulement toutes les conditions de l'engagement, mais encore, comme nous le verrons, les acomptes qui auraient été payés aux marins sur leurs salaires. Il établit donc avec certitude le montant de la créance de l'équipage. L'utilité et la nécessité de ce mode de justification sont donc établies, et l'on ne saurait, d'ailleurs, s'étonner de la sévérité du législateur en cette matière, car le bénéfice et la conservation des privilèges sont, en droit commun, toujours entourés de formalités plus ou moins rigoureuses.

Si la production du rôle d'équipage est toujours exigée pour l'exercice du privilège, il y a des cas où cette production à elle seule ne suffit point. Ainsi, s'il s'agit d'engagements au fret, il est nécessaire de produire les connaissements et les factures d'achat et de vente des

marchandises transportées, pour déterminer la quote-part revenant aux matelots.

De même, si le matelot veut exercer son privilège pour recouvrer ses frais de maladie ou l'indemnité d'indu congédiement, il devra faire la preuve de la quotité de la dette réclamée, par les états de frais arrêtés par l'autorité maritime en vertu du règlement d'administration du 24 décembre 1896 dans le premier cas, par le jugement de condamnation dans le second cas.

Les gens de l'équipage pouvant ainsi justifier, dans les formes établies par l'art. 192 C. co., de leur privilège, quels droits leur confère ce privilège ? Bien que dans notre droit maritime les navires soient des meubles, ils sont néanmoins soumis au droit de suite des créanciers, même des créanciers chirographaires, contrairement à la maxime coutumière : « Meubles n'ont pas de suite par hypothèque. »

C'est ce qui résulte de l'art. 190 C. co., qui, après avoir indiqué que les navires et autres bâtiments de mer sont meubles, ajoute : « néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées. » Les gens de l'équipage ont donc, grâce à leur privilège, non seulement un droit de suite, comme tout créancier chirographaire, mais encore un droit de préférence sur certains autres créanciers. Par le droit de suite les marins pourront, pour obtenir le paiement de leurs loyers, poursuivre la réalisation de leur gage, même après que leur débiteur aura cessé d'être propriétaire du navire ; ils pourront donc faire saisir et vendre le navire en se conformant aux dispositions des art. 197 et suivants C. co., qui règlent la saisie et la vente des

navires. Par le droit de préférence que leur confère leur privilège, ils seront préférés sur le prix du navire à certains créanciers. Mais, à quel rang viendront-ils ? Nous avons déjà indiqué que l'Ordonnance de 1681 (l. I, t. XIV, art. 16) déclarait que les loyers des matelots employés au dernier voyage seraient payés par préférence à tous créanciers. Dans son commentaire, Valin complétant les dispositions de l'ordonnance, disait : « Quoique les matelots soient placés en tête pour leurs loyers, il est sans difficulté qu'avant eux doivent passer : 1° les frais de justice occasionnés par la sentence d'ordre ; 2° les frais de la saisie réelle et du décret, sans distinguer les ordinaires des extraordinaires ; 3° les gages du gardien du navire ; 4° le loyer des magasins ; 5° le montant des réparations des voiles et cordages ; 6° les droits de calage et d'amarrage. » Le Code de 1807 adopta la classification de Valin.

Dans l'art. 191 C. co. le privilège des gens de l'équipage est rangé au sixième rang.

Si les bâtiments de mer n'étaient grevés que des privivilèges établis par l'art. 191, nous n'aurions pas à insister davantage sur le rang auquel doit figurer la créance des marins, puisque l'art. 191 indique avec précision l'ordre des privilèges, et qu'il décide encore que les créanciers privilégiés compris dans un même numéro viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

Mais, d'autres privilèges peuvent exister sur les navires : le navire étant un meuble, il est soumis, en effet, aux privilèges généraux de l'art. 2101 C. civ.; de plus, il peut être grevé de certains privilèges spéciaux ne figurant pas

dans l'énumération de l'art. 191, ainsi des privilèges du créancier gagiste et des créanciers pour frais de sauvetage.

Comment régler le concours de ces divers privilèges? Pour essayer de résoudre cette difficile question, nous examinerons : 1° quel est le rang des privilèges généraux de l'art. 2101 C. civ. par rapport aux privilèges spéciaux de l'art. 191 C. co.; 2° quel est le rang des privilèges spéciaux sur le navire, selon qu'ils sont établis par l'art. 191 C. co. ou par d'autres dispositions légales.

La première question est délicate. Ce qui en fait la difficulté, c'est que, lorsqu'il s'agit même de biens mobiliers autres que les navires, le législateur n'a pas réglé le concours des privilèges généraux et des privilèges spéciaux. Examinons les solutions qui ont été données pour résoudre ce conflit. Le Code civil, a-t-on dit, s'est borné, dans l'art. 2105, à attribuer sur les immeubles la préférence aux privilèges généraux ; pourquoi ne pas appliquer la même règle, lorsqu'il s'agit de biens mobiliers? Si l'on adopte cette opinion, il faut décider que sur le navire les privilèges généraux primeront les privilèges spéciaux et que, pour demeurer dans le sujet qui nous intéresse, les salaires des gens de service pour l'année échue (2101-4° C. civ.) auront, par exemple, la préférence sur les loyers des gens de l'équipage.

M. Laurin (1) partage cette manière de voir ; considérant que le navire est susceptible d'hypothèque, il en déduit qu'il est, à l'égard des créanciers privilégiés, un immeuble et il s'autorise de la disposition de l'art. 2105 C. civ., pour donner le pas aux privilèges généraux de

(1) Laurin, I, p. 138.

l'art. 2101 C. civ. sur les privilèges spéciaux de l'art. 191 C. co. M. Desjardins (1) se range à cet avis, tout en regrettant de donner la préférence à des créances autrement moins intéressantes que celles des matelots, qui ont subi toutes les fatigues et couru tous les dangers pour préserver le gage commun.

Nous repoussons cette théorie. L'art. 2105 C. civ. ne peut nullement trouver son application, car il ne parle que des immeubles et il ne saurait, par conséquent, être appliqué aux navires, qui, quoique susceptibles d'hypothèque, sont des meubles (art. 190 C. co.). Comme le disent MM. Lyon-Caen et Renault (2), « à moins que le contraire ne résulte du texte ou de l'esprit de la loi, il faut appliquer aux navires les dispositions relatives aux meubles ». S'il en est ainsi, comment se règle sur les meubles le concours entre privilèges généraux et privilèges spéciaux ? Nous croyons, avec MM. Aubry et Rau (3), qu'en l'absence de textes précis, ce concours doit être réglé par application du principe : *Privilegia ex causâ æstimantur* contenu dans l'art. 2096 C. civ. L'application de ce principe conduit à décider, qu'exception faite pour les frais de justice, les privilèges spéciaux de l'art. 191 C. co. doivent primer sur le navire les privilèges généraux de l'art. 2101 C. civ. N'est-il pas juste, en effet, de donner la préférence à des créances qui ont une cause maritime ? Dans l'opinion contraire, on arrive à ce résultat déplorable de faire passer avant ces créances des créances n'ayant aucune relation avec la navigation ;

(1) Desjardins, I, p. 311.
(2) Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1720 ; de Valroger, I, n° 87.
(3) Aubry et Rau, 4e édit., III, p. 478.

« par exemple, on place les gens de services avant les gens de l'équipage (1) » !

La deuxième question relative au rang respectif des privilèges spéciaux établis par l'art. 191 C. co. et des autres privilèges admis sur les navires présente moins de difficulté. En dehors des privilèges énumérés dans l'art. 191 C. co., le navire peut se trouver soumis aux privilèges du vendeur (art. 2102 C. civ.) du créancier gagiste, des créanciers pour frais de sauvetage. Comment se réglera le concours de ces derniers privilèges ?

Pour le privilège du vendeur, il n'y a aucune difficulté : s'il résulte de l'art. 191 C. co., il est relégué au huitième rang par ce texte ; s'il résulte de l'art. 2102 C. civ., il est généralement admis qu'il ne permet au vendeur de se faire payer que seulement après tous les créanciers ayant un privilège fondé sur une cause maritime (2).

Il en est de même pour le privilège du créancier gagiste ; le nantissement des navires, en admettant qu'il se pratique depuis la loi de 1885 sur l'hypothèque maritime, ne peut guère être constitué que sous la forme d'une vente. Le créancier nanti étant obligé de se faire inscrire sur l'acte de francisation, il est réputé propriétaire au regard des tiers, et ne peut, dès lors, exercer un droit de préférence à l'encontre des créanciers privilégiés.

Quant aux frais de sauvetage, bien que le Code de commerce ne les mentionne pas expressément, ils sont privilégiés ; des textes anciens consacrent ce privilège (Ord.

(1) Sur la priorité des privilèges spéciaux, cf. Baudry-Lacantinerie, III, p. 718 ; Planiol, II, p. 793.

(2) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, Dufour, Desjardins, Laurin.

de 1681, l. IV, t. IX, art. 25 et 26 ; Déclaration du 10 janvier 1770 ; lois des 9-13 août 1791, art. 3 et 6). Il n'y a, du reste, là qu'une application allant de soi du privilège pour frais de conservation (art. 2102-3° C. civ.). A quel rang se place ce privilège ? MM. Lyon-Caen et Renault (1), de Valroger (2) déclarent qu'il semble que l'on doive placer les frais de sauvetage aussitôt après les frais de justice, puisqu'ils ont contribué à la conservation du gage commun. Le projet de 1867 les rangeait au sixième rang, avant les loyers et les gages de l'équipage.

L'absence de textes précis laisse planer le doute sur de nombreux points dans cette difficile matière du classement des privilèges sur le navire. Regrettant de ne pas trouver de règle fixe, M. de Valroger propose une classification qui, si elle est arbitraire ainsi qu'il le reconnaît, a du moins l'avantage de donner une solution équitable. Voici, dit cet auteur, le classement général qu'on pourrait adopter : « En première ligne viendraient toujours les frais de réalisation du gage, en d'autres termes, les frais de justice, les créances ayant un caractère fiscal, droit de tonnage et navigation ; puis viendraient les frais de conservation : ce qui comprendrait d'abord les frais de sauvetage, ensuite les autres frais de conservation, en donnant toujours la préférence aux derniers. Ensuite, on colloquerait les frais de création ou d'usage de la chose (créances du vendeur, des assureurs, des affréteurs), et enfin on appellerait au dernier rang les créances qui ne reposent que sur des considérations générales d'humanité

(1) Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1721.
(2) De Valroger, I, n° 87.

et d'équité, c'est-à-dire celles qui sont mentionnées dans l'art. 2101 C. civ., moins le privilège des frais de justice (1). »

V. **Extinction du privilège.** — L'art. 193 C. co. dispose en ces termes : « Les privilèges des créanciers seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations, par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant ; ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. »

Comme le rappelle l'art. 193, les privilèges sur les navires s'éteignent tout d'abord par l'extinction des obligations qu'ils garantissent. En ce qui concerne les gens de l'équipage, il y a tout d'abord des modes d'extinction propres. L'art. 191 C. co. ne leur accorde de privilège que pour leurs créances relatives au dernier voyage, et l'art. 433 C. co. nous indique que la demande en paiement de loyers doit être formée un an après le voyage fini.

La raison de cette courte prescription s'explique : le législateur n'a pas voulu laisser s'accumuler sur les navires de nombreux privilèges pour une même cause. Indépendamment de ces modes d'extinction spéciaux, l'art. 193 C. co. énonce encore comme mode d'extinction la vente judiciaire, ou la vente volontaire lorsque le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. La disposition que nous venons de transcrire,

(1) De Valroger, I, n° 87.

est, d'après la doctrine généralement admise, relative à l'extinction du droit de suite. Nul doute que le privilège ne disparaisse quand le créancier ne peut plus comme tel saisir et vendre le navire ; c'est là une solution qui s'impose : ce n'est en effet qu'autant qu'on peut se faire payer sur le prix du navire que l'on peut prétendre être payé de préférence à d'autres (1). Dès lors, il est bien évident que les gens de mer ne pourront plus exercer leur privilège lorsque le navire aura été vendu en justice, ou qu'après une vente volontaire il aura accompli un voyage dans les conditions indiquées par l'art. 194 C. co. Mais le droit de préférence qui ne peut survivre au droit de suite s'éteint souvent avant lui, et de là dérive cette conséquence qu'un créancier qui se trouvait d'abord privilégié peut devenir un simple créancier chirographaire. C'est ce qui se passe pour les gens de l'équipage.

D'après l'art. 191-6°, seules leurs créances relatives au dernier voyage sont privilégiées ; leurs loyers et gages cesseront donc d'être privilégiés dès que le navire entreprendra un nouveau voyage. Il est certain qu'il n'est nullement nécessaire pour que le privilège soit éteint, que le navire ait accompli un voyage en mer conformément aux dispositions de l'art. 194 C. co. Cet article se rattache, en effet, à l'art. 193 et ils ne concernent tous deux que le droit de suite des créanciers du vendeur. Les gens de l'équipage auront donc ainsi perdu leur droit de préférence avant d'avoir perdu leur droit de suite ; en d'autres termes : dès que le navire entreprendra un nouveau voyage, ils seront devenus de simples créanciers chiro-

(1) Vermond, n° 40.

graphaires. Cette situation, qui n'est pas spéciale aux seuls gens de l'équipage, n'a pas lieu de surprendre ; il n'est pas étonnant, en effet, que le droit de suite s'éteigne moins facilement que le droit de préférence ; le droit de suite n'a rien d'exceptionnel ; il appartient à tous les créanciers privilégiés ou non. Tandis que pour le droit de préférence, ainsi que le fait observer M. Vermond (1), le Code de commerce devait admettre en règle générale son extinction rapide : « La liste des privilèges sur les navires est longue ; de plus, certaines des créances privilégiées sont très importantes, de telle sorte que la valeur du navire sera rapidement absorbée par les créances privilégiées. Enfin, bien des créances munies d'un privilège sont susceptibles de se reproduire et même se reproduisent nécessairement à chaque voyage. Admettre la persistance indéfinie du droit de préférence aurait abouti à donner à bien des créanciers jugés dignes de faveur par la loi une vaine apparence de sûreté, le privilège à eux assuré ne pouvant leur procurer aucun résultat utile. »

Resterait à présent à déterminer ce qu'il faut entendre par les mots : *dernier voyage*. Mais nous avons déjà expliqué le sens qu'il fallait leur donner, et nous avons dit qu'à l'égard des gens de l'équipage, le dernier voyage comprenait l'ensemble des traversées effectuées depuis le port d'armement jusqu'au port de désarmement.

Telles sont les diverses causes d'extinction du privilège des marins sur le navire ; indépendamment de ces causes, les gens de l'équipage peuvent se dépouiller volontairement de la garantie accordée par la loi et renoncer à

(1) Vermond, n° 40, p. 76.

leur privilège. Cette renonciation est licite, car aucun texte ne range le privilège des gens de mer parmi les dispositions d'ordre public auxquelles il ne peut être dérogé. Il a été jugé (1), à cet égard, que le capitaine qui est privilégié comme l'équipage pour ses salaires et loyers, peut renoncer à ce privilège et faire abandon au prêteur à la grosse de la situation de faveur que la loi lui attribue.

§ 2. — *Du privilège sur le fret.*

Dans notre droit maritime, les privilèges existant sur le navire ne doivent pas être étendus sur le fret : le fret n'est pas, en effet, un accessoire du bâtiment, il en constitue le fruit civil. Il n'y a là qu'une application des principes généraux du droit d'après lesquels les créances privilégiées sur certains biens n'atteignent pas les fruits civils qu'ils produisent. En ce qui concerne les gens de l'équipage, le législateur a admis cependant d'une façon formelle l'extension de leur privilège sur le fret. L'art. 271 C. co. dispose en effet que « le navire et *le fret* sont spécialement affectés aux loyers des matelots ». Cette extension du privilège est juste et équitable : « L'intérêt général du commerce maritime exige impérieusement que les matelots soient payés tant qu'il y a un moyen quelconque de les payer ; primés sur le navire, ils devaient avoir un recours effectif sur cette somme qu'ils ont mise plus que qui que ce soit au monde dans la bourse de l'armateur (2) ».

(1) Rennes, 16 décembre 1886 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1886, p. 24).

(1) Desjardins, I, p. 166.

I. **Qui peut invoquer ce privilège ? — Son étendue.** — Ici se présente tout d'abord la même question que celle examinée à propos du privilège sur le navire : Le privilège sur le fret appartient-il à tous les gens de l'équipage ? On a encore prétendu que les marins engagés au fret ne pouvaient avoir de privilège sur le fret, parce qu'ils étaient les copropriétaires ou associés de l'armateur. Nous croyons avoir suffisamment réfuté cette théorie et établi que, la loi ne distinguant pas, dans les art. 191 et 271 C. co., entre les divers modes d'engagement, tous les marins devaient bénéficier des garanties accordées par les dits articles. Nous n'insistons donc pas davantage sur ce point et nous allons de suite étudier l'étendue de ce privilège.

Sur quels frets porte le privilège des gens de l'équipage ? Bien que le Code ne tranche pas la question, nous croyons qu'en principe, le privilège des gens de l'équipage doit porter sur tous les frets acquis pendant la durée de l'engagement. C'est grâce à leurs services que l'armateur a pu acquérir le fret ; il semble donc juste de faire porter le privilège qui garantit la créance, à raison de ces services, sur les frets acquis pendant toute leur durée.

C'était l'idée d'Emérigon (*Assurances,* ch. XVII, sect. XI) et c'était aussi la décision du projet de 1867 ; d'après l'art. 273, « les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage étaient affectés par privilège aux loyers des matelots ».

Pour que le privilège des gens de l'équipage puisse s'exercer sur le fret, il faut tout d'abord déterminer ce fret. Pour cela, on aura recours à la charte-partie. C'est sur le fret tel qu'il est déterminé par la charte-partie que

portera le privilège des marins ; nous croyons, en effet, avec la Cour de Rouen (1), que le fret étant, d'après l'art. 271 C. co., spécialement affecté aux loyers de l'équipage, le contrat d'affrètement confère au capitaine et aux hommes de l'équipage un droit certain ; que par application de l'art. 1165 C. civ., toutes modifications faites en dehors de ce titre doivent être considérées comme non avenues quant au capitaine et à l'équipage, parce qu'il ne saurait dépendre du fréteur et de l'affréteur de changer par leur seule volonté une situation qui n'est pas seulement la leur, mais qui est devenue celle de l'équipage.

M. de Valroger (2) fait encore remarquer que non seulement les modifications de la charte-partie ne sont pas opposables aux gens de l'équipage, mais qu'il faut encore aller plus loin, et poser, en principe, que toute traversée est réputée, vis-à-vis des marins, produire un fret, quelles que puissent être les clauses particulières de la charte-partie, ces conventions particulières ne pouvant nuire aux marins. Cette question fut soumise à la Cour de cassation, voici comment : un navire était parti de Marseille pour la côte occidentale d'Afrique ; la charte-partie indiquait qu'aucun fret n'était dû pour le transport des marchandises à l'aller, le fret étant simplement payable au retour. Ce navire ayant péri au moment où il allait faire route pour revenir en France, alors qu'il n'avait encore gagné aucun fret de retour, la question qui se posait était celle de savoir si les gens de l'équi-

(1) Rouen, 8 février 1866 (*Jurisprudence Nantes*, 67. 2. 107).
(2) De Valroger, II, n° 650.

page pouvaient exercer leur privilège sur un fret d'aller qui n'existait pas. Sur les observations de M. Desjardins, à cette époque avocat général à la Cour de cassation, la dite Cour (1) décida que, quels que fussent les termes de la charte-partie, les marins pouvaient toujours réclamer vis-à-vis de l'armateur un fret d'aller, toute marchandise transportée devant un fret.

MM. de Valroger (2) et Desjardins (3) admettent encore que l'on doit tenir compte d'un fret aux marins, lors même que le navire n'en aurait point gagné, parce que l'armateur emploierait ce navire au transport des marchandises lui appartenant, comme cela arrive dans les opérations de pêche. Pour fixer les droits de l'équipage en pareil cas, le prix du fret serait établi d'après les cours au temps et au lieu du déchargement du navire. En un mot, les matelots auraient toujours le droit de réclamer un fret, sauf dans un cas, celui où le navire aurait fait une traversée sur lest, sans chargement. Ces solutions sont évidemment dictées par la faveur qu'éveillent et que méritent les loyers de l'équipage ; on ne saurait trop, en effet, garantir une créance si digne d'intérêt. En droit, elles sont plus difficiles à justifier. Sans doute, l'équipage ayant un privilège sur le fret, il ne saurait être privé de la garantie donnée, par des conventions intervenues entre l'armateur et l'affréteur, auxquelles il serait demeuré étranger et qui auraient uniquement pour but, stipulant la gratuité du transport, de le dépouiller de cette garantie.

(1) Cass., 10 juin 1879 (D. P. 79. I. 340).
(2) De Valroger, II, n° 650.
(3) Desjardins, III, n° 713.

De même encore, si le navire transporte des marchandises chargées pour le compte du propriétaire, il faut bien admettre que le propriétaire retirant un certain bénéfice du transport de ces marchandises, le navire gagne réellement un fret et que les gens de l'équipage pourront exercer leur privilège sur ce fret, qui pourra facilement être établi d'après les cours, au temps et au lieu du déchargement du navire. Mais, si la convention passée entre le propriétaire du navire et le chargeur est sincère, si le transport qu'il s'est chargé d'effectuer est véritablement gratuit, et si les gens de l'équipage ont eu connaissance de cette convention, peut-on dire, encore, que toute traversée étant réputée à l'égard des matelots produire un fret, ces derniers peuvent exercer leur privilège sur un fret qui n'a jamais existé ? Si l'on admet l'affirmative, n'est-ce pas, comme le fait observer M. Danjon (1), attribuer à l'équipage un privilège sur la généralité des biens de l'armateur jusqu'à concurrence d'un fret hypothétique ? Où trouve-t-on la trace d'un pareil privilège dans nos lois ?

De même que le privilège sur le navire peut s'exercer sur l'indemnité d'assurance, le privilège sur le fret pourra également s'exercer sur l'indemnité d'assurance, s'il a été assuré ; cette solution est dictée par l'application de la règle générale de la loi du 19 février 1889, qui admet la subrogation de l'indemnité d'assurance à la chose assurée dans l'intérêt des créanciers hypothécaires et privilégiés.

(1) Danjon, *Droit marit.*, n° 880 *bis*.

Le fret sur lequel porte le privilège est le fret brut ; l'armateur ne saurait déduire sur le fret le montant de ses dépenses, de ses frais d'armement, sinon on arriverait à lui reconnaître pour ces dépenses un véritable privilège qui primerait celui des matelots (1). Mais les loyers des matelots ne sont privilégiés que sur le fret brut et non sur les marchandises transportées, ces marchandises appartiendraient-elles à l'armateur lui-même (2). Sur les marchandises transportées, les gens de l'équipage peuvent bien exercer, conformément à l'art. 1166 C. civ., tous les droits de l'armateur, leur débiteur, contre le chargeur, notamment le privilège accordé par l'art. 305 C. co. au fréteur ; seulement, toutes les exceptions ou moyens de défense, qui pouvaient être opposés à ce dernier, leur seront opposables.

II. **Justification et rang du privilège.** — Lorsqu'il s'agit du privilège sur le navire, la loi, nous l'avons vu, en soumet l'exercice à la justification de la créance par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime. Pour le privilège sur le fret, le législateur n'exigeant aucun mode de justification spécial, on doit admettre que cette justification sera faite conformément aux principes du droit commun.

La loi est encore muette sur le rang du privilège des gens de l'équipage sur le fret ; elle ne le détermine pas, comme elle le fait pour les privilèges sur les navires. En réalité, cette lacune n'a qu'une importance secondaire,

(1) De Valroger, II, 651. — Cass., 18 mai 1870 (D. P. 70. 1. 321).

(2) Cass., 20 mai 1857 (D. 57. 1. 248) ; — Lyon-Caen et Renault, V, 390 ; *Suppl. au Répert.* de Dall., v° *Droit marit.*, n° 770.

car, peu de créances étant privilégiées sur le fret, les marins courront peu de risques d'être primés ou réduits. Il peut arriver, en cas de naufrage du navire, qu'un concours sur le fret s'élève entre les matelots engagés au fret d'une part, et les matelots engagés au mois ou au voyage d'autre part, si l'on suppose que sur le même navire se rencontrent des engagements de ces deux espèces. Comment se réglera ce concours ?

En traitant du privilège sur le navire, nous avons vu que, si le bâtiment venait à périr, l'équipage engagé au fret n'avait aucun droit sur les débris du navire, qu'il n'était payé de ses loyers que sur le fret des marchandises sauvées (art. 260 C. co.). Mais, sur ce fret les matelots engagés au fret ne doivent-ils pas du moins passer les premiers, sans avoir à subir le concours des matelots engagés au voyage ? L'ancien art. 259 le décidait ainsi, puisqu'il déclarait que si les débris du navire ne suffisaient pas, ou s'il n'y avait que des marchandises sauvées, les matelots engagés au mois ou au voyage seraient payés de leurs *loyers subsidiairement sur le fret*. L'art. 259 ayant été abrogé par la loi de 1885 et le mot *subsidiairement* n'ayant pas été reproduit dans l'art. 258-6°, on peut se demander quels sont les droits respectifs sur le fret des gens de l'équipage engagés au mois ou au voyage et de ceux engagés au fret. On a proposé d'admettre les marins engagés au mois ou au voyage à exercer leurs droits privilégiés sur le fret à l'exclusion des matelots engagés au fret : parce que, dit-on, on ne saurait opposer aux gens de l'équipage engagés au mois les conventions en

vertu desquelles le fret est affecté aux matelots engagés au fret (1).

Dans une autre opinion diamétralement opposée, on veut que les marins engagés au fret, ne recevant rien sur les débris du navire, priment sur ce fret les matelots engagés au mois ou au voyage. Nous n'acceptons ni l'une ni l'autre de ces solutions, qui toutes deux accordent un droit de préférence spécial sur le fret, sans qu'aucun texte le crée, et nous pensons, avec MM. Lyon-Caen et Renault (2), qu'en l'absence de disposition législative précise sur ce point, l'on doit arriver à reconnaître des droits égaux sur le fret aux deux classes de gens de mer dont il s'agit.

III. **Exercice du privilège.** — Le privilège sur le navire repose sur un objet matériel et tangible, le privilège sur le fret ne repose que sur une créance, la créance du propriétaire du navire contre l'affréteur.

Comment les gens de l'équipage pourront-ils exercer leurs droits privilégiés sur cette créance ? Pour répondre à cette question, nous examinerons successivement les deux hypothèses suivantes : 1° le fret est encore dû au propriétaire du navire par l'affréteur ; 2° le fret a été payé au propriétaire du navire.

a) *Le fret est encore dû au propriétaire du navire par l'affréteur.* — Les gens de l'équipage, créanciers du propriétaire du navire à raison de leurs salaires, peuvent sans aucun doute, en vertu de l'art. 1166 C. civ., exercer tous les droits et actions du propriétaire du navire, leur

(1) De Valroger, II, n° 588.
(2) Lyon-Caen et Renault, V, n° 438 *bis* ; Desjardins, V, n° 1279.

débiteur contre l'affréteur, pour obtenir de cet affréteur le paiement du fret. Ils peuvent donc prendre toutes les mesures conservatoires données au propriétaire du navire par les art. 306 et 307 C. co. Comme créanciers du propriétaire du navire, ils peuvent pratiquer une saisie-arrêt entre les mains du chargeur débiteur du fret. En admettant que les marins aient eu recours à cette mesure conservatoire, quel en sera l'effet ? Le fret ayant été saisi-arrêté entre les mains de l'affréteur, les marins pourront réclamer sur ce fret le paiement de leurs loyers et, grâce à leur privilège, ils primeront les créanciers personnels du propriétaire du navire.

Mais les gens de l'équipage peuvent ne pas avoir pratiqué cette saisie-arrêt entre les mains du chargeur, tandis que d'autres créanciers personnels du propriétaire du navire ont pu prendre eux-mêmes cette mesure conservatoire. Quels seront leurs droits ? Pour couper court aux difficultés que présente cette question, certaines décisions de jurisprudence ont admis que le fret ne pouvait être saisi et arrêté en cours de voyage entre les mains de l'affréteur, de la part d'autres créanciers que les marins eux-mêmes; le fret, dit-on, ne doit pas pouvoir être détourné de sa destination naturelle qui est d'assurer le paiement des loyers de l'équipage, et c'est le résultat qu'on obtiendrait, si l'on autorisait une opposition sur le fret, surtout quand, le voyage n'étant pas terminé, les diverses dépenses que doit couvrir le fret ne sont pas encore connues (1). Nous ne saurions admettre cette théorie : on ne voit pas pourquoi, en effet, les créanciers

(1) Cour d'Aix, 19 décembre 1866 (*Bull. d'Aix*, 1867, p. 150) ; Marseille, 3 avril 1861 et 15 novembre 1866.

personnels du propriétaire du navire, ayant une créance certaine, liquide et exigible, ne pourraient saisir et arrêter le fret entre les mains du chargeur.

Quel texte invoquer pour leur interdire ce droit? Si donc les créanciers personnels du propriétaire du navire ont saisi et arrêté le fret entre les mains du chargeur et s'ils ont été les seuls à pratiquer cette opposition, il faut bien reconnaître, la saisie ayant été validée et le prix distribué, que le privilège des gens de l'équipage ne pourra plus s'exercer, faute d'objet.

Il est donc nécessaire, pour que les gens de l'équipage puissent exercer leur privilège sur le fret, que ce fret ne soit pas saisi par les créanciers personnels du propriétaire du navire et distribué à ces mêmes créanciers ; il est donc nécessaire que les marins forment eux-mêmes une opposition ; pour que cette opposition puisse leur procurer un résultat utile, il faudra qu'elle soit pratiquée soit avant le départ du navire, soit en cours de route, sinon, au cas d'insolvabilité du propriétaire du navire, ses créanciers personnels ne manqueront pas de saisir et arrêter le fret. Or, les marins peuvent-ils en fait et en droit pratiquer cette saisie-arrêt entre les mains de l'affréteur, soit avant le départ du navire, soit pendant le voyage. En fait, durant le cours du voyage l'exercice de ce droit leur sera plus souvent rendu impossible. En droit, M. Filleau se demande si l'exercice de ce droit peut se concilier avec les exigences de la discipline ; il faut donc reconnaître que les matelots pourront saisir-arrêter le fret avant le début du voyage, bien que ce soit beaucoup leur demander, ainsi que le reconnaît M. Desjardins, que d'exiger d'eux une pareille mesure de défiance. Les nécessités pratiques

seules peuvent recommander cette solution, car sur le terrain des principes on ne peut accorder aux marins la faculté de former une opposition entre les mains du chargeur, ni avant le départ du navire, ni en cours de voyage. En effet, on ne peut pratiquer une saisie-arrêt qu'en vertu d'une créance certaine liquide et exigible. Or, la créance de l'équipage à raison des loyers réunit-elle ces conditions soit avant le départ du navire, soit en cours de route? Évidemment non, car ainsi que nous le verrons dans la suite de nos explications, la créance de l'équipage n'est exigible qu'au moment du désarmement du navire ; jusqu'à cette époque les gens de l'équipage ne pourront donc pratiquer une saisie-arrêt.

Le plus souvent, du reste, au moment du désarmement le fret aura été payé au propriétaire du navire; quels seront, dans ce cas, les droits de l'équipage ? Telle est la deuxième question que nous devons examiner.

b) *Le fret a été payé au propriétaire du navire.* — « Si le fret, disait Valin (1), a été payé au maître qui, au lieu de satisfaire les gens de son équipage, ait appliqué les deniers au paiement de ses dettes particulières, il ne leur restera qu'une simple action contre le maître, sans recours ni contre les marchands chargeurs qui ont payé le fret à qui ils le devaient, ni contre les créanciers qui ont été payés de ce fret, s'il n'y a eu fraude. » Valin observait déjà que le paiement du fret prouvait faire perdre aux gens de mer leur privilège sur le fret ; le privilège sur le fret s'exerçant sur une créance, il est évident que du jour où cette créance n'existe plus, le privilège ne puisse plus

(1) Valin, *Comment. sur l'Ordonnance*, I, p. 751.

exister, faute d'objet. Or, de nombreuses causes peuvent amener l'extinction rapide de cette créance, souvent même avant que les gens de l'équipage aient pu pratiquer sur elle une saisie-arrêt.

Nous avons déjà indiqué que c'était seulement au désarmement du navire que les marins pouvaient pratiquer cette saisie-arrêt ; or, à ce moment-là, bien des frets auront été payés ; les frets de la dernière traversée auront pu même être acquittés, s'ils ont été stipulés payables d'avance. Pour éviter aux gens de l'équipage le préjudice que peut leur porter l'insertion d'une telle clause dans la charte-partie, il a été soutenu(1) que le droit des gens de mer subsisterait, et que le chargeur ne pourrait se prétendre libéré envers eux, quand le fret aurait été payé d'avance, en vertu d'une pareille convention. Nous n'hésitons pas à repousser cette opinion et nous pensons, avec MM. Lyon-Caen et Renault, que s'il n'y a pas eu de fraude concertée entre l'armateur et le chargeur, au préjudice des gens de l'équipage, l'affréteur ne peut être tenu de payer le fret une seconde fois. « Les stipulations relatives aux avances sur le fret sont, en effet, licites, la loi même les prévoit (art. 302 C. co.) et dès lors le paiement fait en vertu d'une stipulation de ce genre est valable et doit produire tous les effets attachés à un paiement régulier (2). »

On voit donc combien est fragile le privilège des gens de l'équipage sur le fret ; le plus souvent, en effet, ce fret est payé et se trouve confondu dans les autres biens de l'armateur avant que la créance des loyers dus aux mate-

(1) Valin, I, p. 703 ; Laurin, I, p. 100 ; de Valroger, II, n° 652. — Cass., 10 juin 1879 (D. P. 1879. 1. 340).

(2) Lyon-Caen et Renault, V, n° 382.

lots soit exigible. Dès qu'il en est ainsi, le privilège de l'équipage ne peut plus s'exercer, car le fret n'existant plus à l'état de créance distincte, il n'existe plus d'objet sur lequel porte le privilège.

C'est ce qu'a décidé la Cour de Paris dans un arrêt du 5 novembre 1866 (1), et c'est ce qui a été jugé également par la Cour de cassation dans un arrêt plus récent du 26 avril 1888 (2). « Attendu, dit ce dernier arrêt, qu'aux termes de l'art. 271 C. co., le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots ; que cette affectation spéciale implique l'existence d'un privilège sur la créance du fret comme sur le navire ; qu'en principe, un privilège spécial ne peut survivre à l'objet qui en était grevé, et que, notamment, le privilège sur une créance s'évanouit par l'extinction de la créance. »

Nous avons vu jusqu'à présent combien était entouré de difficultés l'exercice du privilège sur le fret. En supposant cet exercice possible, et une opposition pratiquée en temps utile entre les mains de l'affréteur, les gens de l'équipage ne seront pas encore toujours sûrs d'obtenir le paiement des sommes à eux dues. Leurs droits peuvent, en effet, se trouver en conflit soit avec les droits du chargeur lui-même, soit avec les droits des créanciers personnels de ce chargeur. D'où les deux questions suivantes à examiner : 1° Le privilège des gens de mer sur le fret est-il opposable à l'affréteur lui-même ? 2° Ce privilège est-il opposable aux créanciers personnels de l'affréteur ?

La première question qui se pose est celle de savoir si

(1) D. P. 1867, 2. 28
(2) D. P. 1889. 1. 257.

le privilège de l'équipage sur le fret est opposable au chargeur lui-même lui-même. Il peut fort bien arriver que le propriétaire du navire soit redevable à l'affréteur de certaines sommes : ainsi, pour cause de retard, d'avaries survenues aux marchandises. Le chargeur, qui se trouve, dans ce cas, à la fois débiteur du fret et créancier de certaines sommes, pourra-t-il opposer, aux gens de l'équipage invoquant leurs droits privilégiés sur le fret qu'il doit, une compensation ? Nous supposons, bien entendu, que la créance du chargeur réunisse toutes les conditions exigées par les art. 1289 et suivants C. civ. relatifs à la compensation.

Le Tribunal de commerce de Marseille, dans un jugement rendu le 10 novembre 1870 (1), a déclaré que l'affréteur ne pouvait opposer de compensation à l'armateur ; que le privilège accordé sur le fret à l'équipage devait primer la créance que pourrait avoir ledit chargeur à raison de dommages-intérêts contre l'armateur, que ce serait reconnaître au chargeur un droit préférable à celui de l'équipage que de lui permettre d'invoquer la compensation.

Nous ne croyons pas que l'on puisse répondre aussi catégoriquement à la question ainsi posée ; une distinction s'impose : que le chargeur ne puisse opposer la compensation lorsqu'il est devenu créancier de l'armateur postérieurement à la saisie-arrêt faite par les gens de l'équipage, c'est là un point qui ne saurait faire aucun doute, la compensation ne peut, en effet, avoir lieu au préjudice des droits acquis à un tiers (art. 1298 C. civ.).

(1) *Recueil Marseille*, 1871. 1. 17.

Mais si l'affréteur est devenu créancier de l'armateur antérieurement à l'opposition formée par les gens de l'équipage, si sa créance contre l'armateur est devenue certaine, liquide et exigible antérieurement à cette opposition, il nous paraît certain que le chargeur pourra opposer la compensation, et que l'équipage ne pourra se prévaloir de son privilège sur le fret pour l'obliger à l'acquitter. La compensation n'est qu'un mode d'extinction spécial aux obligations réciproques, les dettes réciproques se trouvant éteintes de plein droit jusqu'à concurrence de la plus faible (art. 1290 C. civ.). Si ces principes sont appliqués, on ne voit pas de quel droit l'équipage pourrait exercer son privilège sur la dette du fret qui n'existe plus, si nous supposons que la créance du chargeur soit de pareille quotité.

Nous admettons, en un mot, que le privilège de l'équipage sur le fret ne sera opposable à l'affréteur que lorsque l'équipage aura un droit acquis au paiement de ce fret, lorsqu'il aura saisi-arrêté cette créance entre les marins de l'affréteur.

Mais cet affréteur, débiteur du fret, peut faire faillite. Les gens de l'équipage seront-ils, grâce à leur privilège, admis, pour le montant de cette somme, au passif de la faillite, de préférence aux créanciers personnels de l'affréteur ? En d'autres termes le privilège de l'équipage sur le fret est-il opposable aux créanciers personnels du chargeur ? Telle est notre deuxième question.

Que les marins puissent, au cas de faillite du chargeur, exercer, en vertu de l'art. 1166 C. civ., tous les droits de l'armateur contre l'affréteur, et notamment le privilège reconnu par les art. 307 et 308 C. co., cela n'est pas

douteux, seulement ils sont alors exposés à toutes les déchéances qu'aurait pu opposer l'affréteur à l'armateur (1). En exerçant le privilège attribué par ces articles à l'armateur, ils primeront les créanciers personnels de l'affréteur, et si, à la suite de cette action, le fret est recouvré, ils passeront, grâce au privilège de l'art. 271 C. co., avant les créanciers personnels de l'armateur.

Mais en dehors de l'action indirecte, si l'équipage veut, en vertu de son droit propre sur le fret, en obtenir le recouvrement, il n'a plus dès lors aucun droit de préférence à opposer aux créanciers personnels de l'affréteur ; il sera même primé par les créanciers privilégiés de ce dernier, en cas d'insolvabilité.

Sinon, comme le fait observer M. Desjardins (2), ce serait reconnaître à l'équipage un privilège général, qu'aucun texte ne lui donne.

Cette solution est rigoureuse pour les marins ; elle nous démontre encore combien est fragile, sinon illusoire, le privilège accordé à l'équipage sur le fret. En écartant tout cas de faillite du chargeur, les matelots se trouvent, nous l'avons vu, le plus souvent dans l'impossibilité d'exercer leur privilège sur le fret ; aussi s'est-on demandé si la loi accordait aux gens de mer un véritable privilège.

On a voulu soutenir (3) que le législateur, en affectant dans l'art. 271 C. co. le fret aux loyers de l'équipage, aurait voulu indiquer par là que la créance du fret appar-

(1) Rennes, 13 novembre 1886 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1887-1888, p. 24).

(2) Desjardins, III, p. 170.

(3) Génevois (*Revue internat. de Droit marit.*, 1886-1887, p. 218) ; Douillard, p. 222 et suiv.

tenait non au propriétaire ou à l'armateur du navire, mais aux matelots. Le propriétaire du navire touchant cette somme devrait en être considéré comme le dépositaire irrégulier, et son patrimoine serait grevé, jusqu'à concurrence de ladite somme, de l'obligation de payer les salaires de l'équipage de préférence à toute autre créance.

En faveur de ce système on a fait remarquer que l'art. 271 C. co. ne prononce même pas le mot de *privilège* ; il donne seulement une affectation spéciale au fret. Cette affectation spéciale est donnée, non à la créance du fret, mais au fret : « le fret est affecté ». A cet argument, MM. Lyon-Caen et Renault (1) répondent avec juste raison, ce nous semble, que si ce qu'on allègue était exact, l'art. 271 parlant à la fois du navire et du fret, il n'y aurait au profit des gens de mer de privilège proprement dit ni sur le fret ni même sur le navire. Or, en ce qui concerne le navire, la garantie accordée aux gens de mer est qualifiée de privilège par l'art. 191-6° C. co.

La vérité, ajoutent ces auteurs, est que l'art. 271 ne fait que rappeler la disposition de l'art. 191-6°, en ajoutant la créance du fret au navire comme objet du privilège des gens de mer.

M. Vermond (2) fait encore observer que la théorie précédemment exposée est inacceptable, alors même que l'on verrait dans le propriétaire du navire un dépositaire irrégulier. « Nulle part, dit-il, dans nos lois, il n'est écrit qu'au cas de dépôt irrégulier le déposant doive être préféré à tous les autres créanciers du dépositaire : créancier au

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 380.
(2) Vermond, p. 123.

même titre que les autres, il subira la loi du concours, à moins que la loi ne lui accorde une cause de préférence, c'est-à-dire un privilège ou une hypothèque, car ce sont les seules causes de préférence que connaisse notre droit. Dès lors, on est bien obligé de dire que les matelots sont, à raison de leurs loyers, des créanciers privilégiés sur le navire et sur le fret ; que, soumis à la loi du concours sur le patrimoine du propriétaire du navire, ils ne seront préférés que sur le navire et sur le fret, et que ce droit de préférence n'existera nécessairement, que tant qu'existera la créance du propriétaire du navire à l'encontre du chargeur, tant que le fret sera dû. »

La solution que nous adoptons entraîne évidemment de nombreux inconvénients pratiques ; avec elle le privilège sur le fret n'est trop souvent qu'une garantie purement illusoire. Le privilège sur le navire ne donnera pas lui-même non plus de bien grandes garanties aux gens de l'équipage ; outre qu'il peut disparaître si le navire n'étant pas assuré, fait naufrage, il n'est colloqué qu'au sixième rang par l'art. 191-6° C. co. Aussi, s'est-on demandé si les gens de l'équipage ne pourraient pas invoquer pour la garantie de leurs salaires le privilège donné aux gens de services par l'art. 2101-4° C. civ.

En l'état actuel de notre législation, cette extension aux marins, du privilège des gens de services n'est pas possible. Tout est de droit étroit en matière de privilège, et l'on ne saurait considérer les matelots comme des gens de services dans le sens donné à cette expression par le Code civil. On ne saurait non plus, en cas de faillite ou de liquidation judiciaire de l'armateur, les admettre à exercer le

privilège général consacré par l'art. 549 C. co. au profit des employés et des ouvriers, par une sorte d'extension de l'art. 2101-4° C. civ. « Sans doute, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), les gens de mer sont, en réalité, des ouvriers. Mais il semble que le législateur ait voulu, par l'art. 271 C. co., régler d'une façon complète et spéciale la situation légale des gens de mer au point de vue du privilège dont ils jouissent : *Specialia generalibus derogant.*

Il faut donc conclure que la garantie donnée à la créance des gens de l'équipage est insuffisante. Si l'on considère, d'une part, les mesures de protection prises par le législateur pour assurer une juste rétribution des salaires, et si l'on considère, d'autre part, l'insuffisance des garanties données pour assurer le recouvrement de ces salaires, on est forcé de reconnaître que la loi est mal faite. Si elle est mal faite, il est nécessaire d'y remédier. Des tentatives, demeurées sans succès jusqu'à présent, ont été faites dans ce sens, nous en dirons un mot.

Tous les auteurs sont d'accord pour admettre que la loi doit être réformée. Le Code de commerce, dit M. Douillard (2), en ce qui concerne le privilège sur le fret, ne fait que reproduire les dispositions de l'Ordonnance de 1681 (l. III, t. IV, art. 19). Si les conditions de la navigation n'avaient pas changé, et que les habitudes commerciales fussent les mêmes aujourd'hui qu'à la fin du dix-septième siècle, il n'y aurait aucun inconvénient à obéir à une loi vieille de plus de deux cents ans. Une loi peut être vieille

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 390.
(2) Douillard, p. 217 et suiv.

sans être vieillie. Mais il n'en est pas ainsi. L'Ordonnance de 1681, qui donnait aux marins un privilège sur le fret, leur accordait une garantie sûre pour le paiement de leurs loyers.

A cette époque, les gens de l'équipage étaient, en effet, payés de leurs salaires au fur et à mesure de leurs services, aucun mode spécial de paiement n'étant imposé à l'armateur. De plus, le fret n'était presque jamais payé d'avance ; les marins étaient donc presque toujours assurés de pouvoir saisir ce fret pour exercer leur privilège. Aujourd'hui, les traversées sont beaucoup plus lointaines, l'équipage ne peut exiger le paiement de ces salaires qu'au port de désarmement, et, grâce à la plus grande sécurité que présente la navigation, le fret est très souvent payé d'avance ou du moins toujours à la fin de chaque traversée. Par conséquent, la créance des marins à raison de leurs loyers est plus considérable aujourd'hui qu'autrefois, et le gage qui garantissait le paiement de cette créance a le plus souvent disparu au moment de son exigibilité. Cette situation est déplorable pour les gens de mer, il faut donc y remédier.

Dans ce but, les rédacteurs du projet de 1867 déclaraient : « que dans le cas de perte du navire, et lorsque les frets auraient été encaissés au cours du voyage, les gages et loyers des matelots, depuis le dernier rôle d'équipage, seraient privilégiés sur la généralité des meubles au même rang que les salaires des gens de services et jusqu'à concurrence des frets encaissés. » C'était établir en faveur des matelots le privilège général de l'art. 2101 C. civ., lorsque leur privilège spécial sur le navire et sur le fret ferait défaut.

En 1873, la première sous-commission proposa la combinaison suivante : une masse de biens spéciale constituant la fortune de mer de l'armateur était affectée de préférence aux loyers et gages des marins. Cette masse de biens comprenait le navire et les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage. Si le navire venait à périr, l'équipage avait un privilège sur tous les frets bruts acquis depuis le rôle d'équipage ; si l'armateur était déclaré en état de faillite, on distrayait tout d'abord de la faillite le montant de tous ces frets pour constituer la fortune de mer de l'armateur, sur laquelle les matelots avaient un privilège, au même titre que les gens de services ont un privilège sur la généralité des meubles de la fortune de terre.

La commission repoussa cette proposition. « C'était, disait M. de Courcy, composer une sorte de capital idéal des frets pour l'affecter spécialement au privilège des matelots, et c'était là une disposition impraticable. »

Le 11 juin 1892, le Gouvernement déposait à la Chambre des députés un nouveau projet. L'art. 271 C. co. était modifié et complété ainsi qu'il suit : « Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots. En cas de faillite, de liquidation judiciaire ou de déconfiture du propriétaire du navire, le privilège sur le fret s'exerce sur l'ensemble de ses biens meubles, après les privilèges énumérés dans l'art. 2101 C. civ. Ce privilège ne frappe les immeubles que lorsqu'il a été inscrit, et à la date de son inscription, l'inscription contiendra l'évaluation provisoire de la créance. »

M. Letellier (1), chargé au nom de la commission de la Chambre de faire un rapport sur ce projet, y adressa quelques critiques. Il faisait notamment remarquer que le texte omettait de statuer sur le cas de perte du navire, qu'il ne réglait pas les droits des marins sur l'indemnité d'assurance, qu'il ne précisait pas le point de savoir si l'action des marins sur les meubles de l'armateur était subordonnée à l'encaissement du fret, qu'il n'indiquait pas enfin les loyers garantis par le privilège.

M. Letellier trouvait encore que le rang assigné au privilège était insuffisant et qu'il valait mieux faire passer les gens de l'équipage avant les gens de services qu'après. « Les marins, disait-il à ce sujet, sont des gens de services ; on les a soumis à un traitement différent, parce qu'on avait cru qu'il était de leur intérêt de leur faire une situation particulière, et de leur accorder un privilège spécial. On n'a pas atteint ce but. Bien au contraire, la condition des gens de mer se trouve aggravée par l'application de la loi édictée en leur faveur. Nous avons pensé qu'il était juste de traiter les gens de mer plus favorablement que les gens de services, pour plusieurs raisons : d'abord, on ne peut méconnaître que les marins forment une classe de serviteurs plus dignes d'intérêt que ceux pour lesquels a été édicté l'art. 2101 C. civ. Les marins partent en général pour de longs voyages, laissant leurs familles qui ne vivent que des salaires provenant des traversées antérieures ; si, au retour de leurs expéditions, ils ne sont pas certains de recevoir leurs loyers, leurs familles

(1) Voir *Journal officiel* de 1893, p. 280 : Documents parlementaires, Chambre ; article de M. Letellier : *Du salaire des gens de mer* (*France judiciaire*, 1893, p. 125).

se trouveront réduites à la misère. A un autre point de vue, l'exercice du privilège des marins sur la masse des biens de l'armateur failli a le caractère d'une restitution, bien plus que d'un recouvrement de créance, lorsqu'il porte sur le fret. Le montant du fret leur appartient en grande part; ils ont fait naître cette créance dont le paiement a accru le patrimoine de l'armateur. »

M. Letellier concluait, en proposant de classer le privilège général qui serait accordé aux gens de l'équipage entre les nos 3 et 4 de l'art. 2101 C. civ., par conséquent avant le privilège des gens de services.

Voici, du reste, à la suite de ce rapport le texte du projet arrêté par la Commission de la Chambre.

« Art. 271. — Le navire et les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage sont affectés par privilège aux gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage.

« En cas de perte du navire, lorsque le navire était assuré, si l'indemnité d'assurance a été encaissée par l'armateur, les loyers du capitaine et autres gens de l'équipage seront privilégiés sur la généralité des meubles suivant un ordre déterminé par l'art. 191; ce privilège prendra rang entre les nos 3 et 4 de l'art. 2101 C. civ. et pourra être exercé jusqu'à concurrence de l'indemnité encaissée. Lorsque les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage auront été encaissés en cours de voyage, ou après l'arrivée du navire au port de désarmement, les gages et loyers du capitaine et gens de l'équipage seront privilégiés sur la généralité des meubles; ce privilège prendra rang entre les nos 3 et 4 de l'art. 2101

C. civ. ; il pourra être exercé jusqu'à concurrence des frets encaissés. »

Un nouveau projet modifiant l'art. 271 a été encore présenté à la Chambre des députés en 1896. Ce dernier projet admet que les loyers des gens de l'équipage sont privilégiés sur la généralité des meubles du propriétaire du navire, quand l'indemnité d'assurance ou les frets acquis depuis le dernier armement ont été encaissés, mais que ce privilège général ne prend rang qu'après les privilèges généraux de l'art. 2101 C. civ.

Il est à souhaiter que ces diverses solutions données pour améliorer la situation si intéressante des gens de l'équipage, en leur accordant de meilleures garanties pour le recouvrement de leurs salaires, ne demeurent pas toujours à l'état de projets, mais qu'elles reçoivent la consécration législative. Nous aimerions voir l'art. 271 C. co. modifié dans le sens indiqué par le projet de loi de 1892, car il nous semble que les dispositions de ce projet protégeraient, d'une manière efficace, la créance des loyers de l'équipage.

SECTION TROISIÈME

Assurance des loyers.

L'ancien art. 347 C. co. défendait aux gens de l'équipage d'assurer leurs loyers ; le contrat d'assurance, disait-il, est nul s'il a pour objet les loyers des gens de mer. Cette proposition se comprenait, car l'art. 347 C. co. qui l'édictait concordait fort bien avec l'ancien art. 258. Afin d'intéresser les marins au salut du navire et de la cargaison, et pour les obliger à faire tous leurs efforts dans ce but, l'ancien art. 258 C. co. privait les matelots de tous droits aux salaires, si le navire et les marchandises se perdaient entièrement.

Or, s'il avait été permis aux gens de l'équipage de faire assurer leurs loyers, le but du législateur n'aurait pas été atteint ; les gens de l'équipage pouvant, par une assurance, éviter la perte de leurs loyers, au cas de sinistre du navire, ils auraient pu ne pas faire tous leurs efforts pour en assurer le salut.

La loi du 12 août 1885 a fait disparaître les dispositions par trop rigoureuses de l'ancien art. 258. Les matelots ne sont plus, aujourd'hui, privés de leurs loyers en cas de perte du navire, mais ils doivent en être payés jusqu'au jour de la cessation de leurs services. La prohibition d'assurer les loyers devait donc disparaître, car les considérations qui paraissaient décisives pour apporter une modification à l'art. 258, avaient à peu près la même

force, ainsi que le disait M. Grivart (1), quand il s'agissait de la prohibition d'assurer les loyers.

Le législateur de 1885 a permis l'assurance des loyers (art. 334 C. co.). Quel avantage peut résulter pour les matelots de la faculté que la loi leur reconnaît ?

Pour l'apercevoir, il faut se reporter à l'art. 258 modifié par la loi du 12 août 1885. D'après cet article, les matelots engagés au mois ou au voyage, en cas de perte du navire, ont droit, en principe, à leurs loyers jusqu'au jour du sinistre. Les tribunaux peuvent cependant supprimer ou réduire ces loyers, s'ils estiment que la perte du navire est due à la faute ou à la négligence des gens de l'équipage, ou encore, s'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers et les marchandises ou pour en recueillir les débris.

En supposant que l'équipage engagé au mois ou au voyage ait fait assurer ses loyers, on peut se demander quels loyers peut garantir pareille assurance. Est-ce les loyers échus au jour du sinistre ou bien les loyers postérieurs à la perte du navire ?

Pour les loyers échus au jour du sinistre, on peut dire que, s'il n'y a pas eu faute de la part de l'équipage, cette assurance est inutile, puisque la créance des matelots à raison de ces loyers subsiste contre le propriétaire du navire.

D'autre part, s'il y a eu faute, les gens de l'équipage qui peuvent être privés de leurs salaires par les tribunaux, ont-ils le droit de se garantir, par le bénéfice d'une assurance, contre les conséquences de cette faute ? Cette

(1) *Journal officiel*, 1876, p. 9798.

question dépend elle-même de la question plus générale de savoir si les risques, provenant de la faute de l'assuré, peuvent faire l'objet d'une assurance. La négative s'impose, s'il s'agit de faute intentionnelle ou de faute lourde ; on ne peut assurément se garantir par une assurance du préjudice que l'on causera volontairement à un tiers : ce serait s'exonérer de la responsabilité d'un dol.

S'il s'agit de fautes légères, la doctrine est partagée sur le point de savoir si l'assureur peut répondre, en vertu d'une stipulation formelle, des dommages provenant des fautes légères de l'assuré. En admettant l'affirmative, l'assurance des loyers procurerait un avantage certain aux gens de l'équipage, si au cas de perte du navire ils étaient, à raison d'une faute légère, privés de tout ou partie de leurs salaires par les tribunaux. Resterait à savoir si, pour une faute légère, les tribunaux enlèveraient à l'équipage son droit aux loyers. Somme toute, pour les marins engagés au mois ou au voyage, l'assurance des loyers échus est, on peut le dire, à peu près inutile, puisqu'elle ne leur donne un avantage que dans le cas très spécial de perte de leurs loyers à raison d'une faute légère, et, en admettant, ce qui n'est pas prouvé, que le contrat d'assurance puisse couvrir ce risque. Remarquons, cependant, que pour les loyers échus, il peut y avoir un certain avantage pour l'équipage de se trouver, au cas de sinistre, couvert par une assurance contre les risques d'insolvabilité de l'armateur.

Si l'assurance ne rend pas de grands services aux gens de l'équipage lorsqu'il s'agit de loyers échus, peut-elle, du moins, garantir les loyers postérieurs à la perte du

navire, et procurer ainsi aux marins le bénéfice des loyers dont ils se trouvent privés par un cas de force majeure ?

La négative semble résulter du principe qui domine toute la matière des assurances, principe d'après lequel le contrat d'assurance est un contrat d'indemnité.

Si les matelots pouvaient, en effet, grâce au bénéfice d'une assurance, obtenir le paiement des loyers postérieurs au sinistre, ils réaliseraient un profit certain. Comme le disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), ils seraient placés dans une situation meilleure en cas de sinistre qu'en cas d'heureuse arrivée, car ils toucheraient de l'assureur une somme égale à ces loyers, sans avoir rendu les services corrélatifs qu'ils auraient eu à rendre pour recevoir les loyers de l'armateur en cas d'heureuse arrivée.

Une pareille assurance, fait observer encore M. de Valroger (2), offrirait de graves dangers ; n'y aurait-il pas à craindre que le marin profitât de l'assurance pour vivre dans l'oisiveté, aux dépens des assureurs ?

Cette opinion a été combattue ; il semble résulter, dit-on, du rapport au Sénat sur le projet de loi de 1885 et de la phrase employée par le rapporteur : « la totalité des salaires du voyage », que les marins soient fondés à assurer leurs loyers futurs. L'assurance des loyers échus étant inutile, l'art. 334 C. co. a dû forcément prévoir l'assurance des loyers futurs, puisque c'est la seule qui puisse donner un avantage aux gens de mer. M. Vermond (3), qui admet cette solution, fait remarquer que les matelots, en

(1) Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1148.
(2) De Valroger, III, n° 1517.
(3) Vermond, p. 343 et 354.

assurant leurs loyers à échoir, cherchent à obtenir la réparation d'un gain manqué ; or, dit-il, les modifications apportées à l'art 334 C. co. par la loi de 1885 ont eu précisément pour but de permettre de telles assurances. Mais alors, ajoute cet auteur, la loi de 1885, en permettant largement l'assurance des loyers de l'équipage, viole ce grand principe qui veut que l'assuré ne soit pas placé, grâce à l'assurance, dans une situation meilleure que si le sinistre ne s'était pas produit. En effet, les marins, grâce à l'assurance de leurs loyers futurs, auront, au cas où le sinistre se produira, le double avantage de gagner d'abord des loyers sans rendre aucun service, en second lieu de pouvoir, par un nouvel engagement contracté sitôt après le sinistre, cumuler de nouveaux loyers avec les anciens. Si l'on se range à cet avis, on doit admettre, avec M. Vermond, que le législateur de 1885 n'a pas tenu compte de ces dernières considérations.

En fait, l'assurance des loyers ne se pratique guère ; si elle n'est pas cependant d'une grande utilité pour l'équipage engagé au mois ou au voyage, elle se comprend beaucoup mieux pour les marins engagés à profits éventuels. Les gens de l'équipage engagé au fret sont, en effet, en cas de sinistre, payés seulement de leurs loyers sur le fret des marchandises sauvées (art. 260 C. co.). Que les marchandises soit totalement perdues par naufrage ou échouement, aucun fret n'étant dû dans ce cas, les matelots se trouveront avoir rendu des services sans pouvoir obtenir de rémunération.

L'assurance du profit probable qu'ils auraient pu retirer de l'expédition leur évitera cette perte, et pourra ainsi présenter pour eux une grande utilité.

CHAPITRE TROISIÈME

MESURES DESTINÉES A ASSURER LA CONSERVATION DES SALAIRES

Nous venons d'examiner les mesures prises par le législateur pour garantir la créance de l'équipage contre l'armement. En édictant ces dispositions, le législateur était guidé non seulement par l'intérêt que mérite le matelot lui-même, mais il avait surtout le désir de protéger les familles des gens de mer. Or, ces mesures eussent été insuffisantes, si l'homme de l'équipage, à peine possesseur du fruit de son travail, avait pu le dissiper follement. Ce résultat n'eût pas manqué de se produire, si les gens de mer avaient pu toucher librement le montant de leurs gages, alors qu'éloignés de leur famille, leur soutien moral. ils sont, suivant l'expression de M. Fournier, une proie fatale aux exploitations malsaines. A ces hommes d'un désintéressement absolu et d'une naïveté presque enfantine, le législateur devait rappeler les intérêts de la famille absente, et, pour sauvegarder les intérêts de cette famille, il devait lui assurer la destination et la conservation des salaires si péniblement gagnés par son chef. Pour réaliser ce but, le législateur a d'abord posé des règles fixant l'époque et le lieu de paiement des loyers de l'équipage ; il a ensuite fait de ces loyers une sorte de patrimoine sacré soustrait à l'action des créanciers avec lesquels le matelot aurait pu valablement contracter. Ce sont ces règles que nous allons examiner, en étudiant l'époque et le lieu du paiement, l'insaisissabilité et l'incessibilité des salaires de l'équipage.

SECTION PREMIÈRE

De l'époque et du lieu du paiement des salaires.

L'engagement des gens de mer étant, comme tout louage de services, un contrat successif, il va de soi que l'armateur n'est pas tenu de payer les loyers d'avance, puisqu'ils ne sont dus qu'à raison des services futurs à rendre par les hommes de l'équipage. Mais, ces loyers qui devraient, suivant les principes du droit commun, être payés à la fin du voyage ou à l'expiration du temps pour lequel l'engagement a été contracté, ne peuvent pas, en principe, être réglés à cette époque. Des dispositions spéciales ont déterminé en cette matière l'époque et le lieu du paiement des salaires de l'équipage.

La première réglementation, ayant pour objet de déterminer l'époque et le lieu du paiement des salaires, fut établie par une déclaration du roi du 18 décembre 1728 et un arrêt du Conseil d'Etat du 19 janvier 1734.

Inconnue au moment où l'Ordonnance de 1681 commençait à s'appliquer, cette règle était basée sur les considération suivantes : « que le commerce est souvent interrompu par la désertion des matelots qui composent les équipages des vaisseaux ; que ces désertions proviennent de ce que ceux qui les commandent ont la facilité de donner auxdits matelots des acomptes sur leurs loyers, et même de leur payer en entier tout ce qui peut leur être dû avant que le voyage soit fini ; qu'ils font ces paiements dans les ports ou dans les pays étrangers, et que cette facilité donne lieu aux matelots qui ne sont pas retenus dans

ces sortes d'endroits par leur famille, de faire un mauvais usage de ce qu'ils ont reçu et de le consommer en dépenses inutiles : ce qui est une cause de leur désertion et qu'ils prennent le parti de ne point retourner dans leurs départements... »

En conséquence, l'arrêt de 1734 défendait aux capitaines, maîtres ou patrons de payer aucun loyer aux matelots et autres gens de l'équipage dans les ports où ils désarmeraient, autres que ceux où ils auraient équipé leurs navires, sous peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot ou autres personnes de l'équipage. Ces dispositions s'appliquent encore de nos jours : les salaires ne peuvent être payés aux gens de l'équipage que lorsqu'il y a désarmement du navire. Le désarmement consiste dans la revue de l'équipage passée par l'administrateur de la marine, qui contrôle à ce moment les faits de la campagne, qui constate ce qui est dû aux matelots, et qui fait opérer le paiement des salaires en sa présence. Mais cette première condition ne suffit pas : l'arrêt de 1734 défend de payer les loyers aux gens de mer dans les ports de désarmement autres que ceux où les navires auront été équipés. En d'autres termes, les marins ne peuvent recevoir le montant de leurs salaires que dans leurs quartiers d'inscription, et cette disposition est fort juste, car, si l'intervention de l'administration dans le paiement des salaires garantit aux marins le respect de leurs droits, le paiement de ces salaires au quartier d'inscription assure aux familles de ces marins la destination des salaires.

Ces règles s'appliquaient sans difficulté lors de la déclaration de 1728 et de l'arrêt de 1734. A cette époque, les

navires ne faisant guère que des voyages d'aller et retour, les ports d'armement et de désarmement se confondaient avec le quartier d'inscription des marins ; avec les expéditions maritimes plus nombreuses et plus lointaines, il arrive assez souvent que le navire est désarmé et réarmé dans un port autre que celui où il a été primitivement équipé. Faut-il alors, s'en tenant à la lettre de l'arrêt de 1734, dire que les gens de l'équipage ne pourront pas être payés de leurs salaires, et qu'il faudra, pour cela, attendre le retour définitif du navire? Ce serait laisser pendant bien longtemps le matelot privé de tous salaires, et ce serait exposer sa créance à de nombreux et graves risques d'insolvabilité de la part de l'armateur. Aussi, est-on d'accord pour admettre que l'équipage peut, en vertu de conventions passées avec l'armateur, stipuler que le paiement de ses gages aura lieu à chaque désarmement, et non pas seulement au désarmement qui suit le retour définitif ; mais, comme le matelot aurait pu faire un mauvais emploi de ses gages, ses salaires seront versés à la Caisse des gens de mer qui les transmettra au quartier d'inscription de l'intéressé ; de telle sorte que ce n'est que dans ce dernier lieu que le matelot pourra les toucher. En d'autres termes, les parties peuvent convenir que les salaires seront exigibles à chaque désarmement du navire, mais, si le port de désarmement est autre que le quartier d'inscription des hommes de l'équipage, ces derniers ne pourront toucher directement leurs salaires de l'armateur.

Ces stipulations, qui permettent aux matelots d'exiger le paiement de leurs gages à chaque désarmement du navire, sont très favorables, car elles les mettent à l'abri

des risques d'insolvabilité de l'armateur. Aussi, en 1862, un arrêté ministériel, en date du 22 mars, avait autorisé ce règlement dans chaque port où toucherait le navire. L'autorité compétente, administrateur ou consul, devait toujours intervenir pour liquider les sommes revenant à l'équipage, opérer la retenue en faveur de la Caisse des invalides ; puis, cette autorité était chargée de faire parvenir le montant de ces sommes au quartier d'inscription des marins, au moyen d'une traite tirée sur l'armateur. Cette disposition, excellente pour les gens de l'équipage, gênait considérablement les armateurs : les obligeant à régler les loyers de l'équipage dès que le navire entrait dans un port, elle les mettait dans la nécessité de faire des avances souvent considérables. Aussi cette disposition fut-elle rapportée par une circulaire du 4 mai 1863.

Il peut arriver que le marin soit débarqué à l'étranger. La déclaration de 1728 et l'arrêt de 1734, qui prévoient ce cas, édictent que, sous quel prétexte que ce soit, il ne peut être payé aux gens de l'équipage ce qui peut leur être dû pour leurs gages. Ici encore, la loi doit être entendue dans ce sens, que les marins ne pourront pas toucher directement le montant de leurs salaires, mais non pas que ces salaires ne seront exigibles. Le consul effectuera la liquidation de la créance et transmettra la somme versée par l'armateur au quartier d'inscription du matelot ; il pourra, toutefois, laisser à sa disposition une certaine somme qui ne peut, en aucun cas, excéder cent cinquante francs (1). Cette réglementation du paie-

(1) Circ. 16 octobre 1884 (*Bull. off. marit.*, 1884. 2, p. 747).

ment des loyers, ne permettant aux marins de ne toucher leur salaire que de retour dans leur quartier d'inscription, peut être fort gênante. Avant le commencement du voyage, l'homme de l'équipage a souvent besoin de se procurer bien des objets que nécessite l'expédition qu'il va entreprendre. Pour peu qu'elle soit lointaine, il faut que son sac soit bien approvisionné de linges et de vêtements. Une instruction ministérielle, du 25 octobre 1850, détermine même la composition de ces sacs pour les matelots embarqués sur des navires à destination des côtes occidentales d'Afrique. Au moment de son engagement, une somme est donc nécessaire au matelot pour qu'il puisse se procurer les objets qui sont, en quelque sorte, indispensables à l'exercice de sa profession.

D'autre part, les salaires n'étant exigibles, en principe, qu'au port de désarmement du navire, et le navire pouvant demeurer de longs mois avant de regagner ce port, les intérêts de la famille des marins auraient considérablement souffert, si elle s'était trouvée privée de toute ressource pendant l'absence de son chef. Il fallait donc remédier à ce double inconvénient créé par le mode de paiement des salaires ; aussi le législateur a-t-il permis aux marins de toucher, avant le départ du navire, une certaine somme à titre d'avance, et de déléguer, pour subvenir aux besoins de leur famille durant leur absence, une partie de leurs loyers.

1° *Avances.*— De tout temps, peut-on dire, le paiement d'avances avant le départ du navire a été autorisé ; déjà, du temps de Valin, les avances étaient de deux mois pour les voyages des Iles et de trois mois pour ceux de Guinée et de là à l'Amérique. Le Code de commerce reconnaît la

légalité des avances puisque, dans les art. 252 et 258-3°, il décide que les matelots, en cas de perte du navire, ne sont jamais tenus de rembourser ce qui leur a été avancé sur leurs gages.

Comme le paiement des salaires échus, le paiement des avances doit avoir lieu avec le consentement de l'administrateur de la marine et en sa présence, dans les bureaux de l'inscription maritime. Le montant des avances reçues est consigné sur le rôle d'équipage (1).

En cours de route, le matelot peut avoir besoin de se procurer des vêtements ou d'autres objets indispensables ; l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 30) et le règlement général du 7 novembre 1866 prévoient ces cas et disposent :

Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 30 : « Lorsqu'un capitaine voudra faire des avances ou payer des acomptes aux gens de son équipage pour achat de vêtements ou pour tout autre besoin, le consul ne donnera son autorisation qu'après s'être assuré de la nécessité de ces paiements ; il les fera faire en sa présence ; il veillera à ce que la monnaie du pays ne soit évaluée qu'au prix réel du change, et il inscrira le montant des paiements sur le livre du bord et sur le rôle de l'équipage. Ces paiements ne seront admis en compte qn'autant qu'ils auront été apostillés par le consul sur le rôle d'équipage. »

Règlement du 7 novembre 1866, art. 197 : « Les avances ou acomptes payés en cours de route pour achats d'effets ou pour toute autre cause doivent être autorisés et apos-

(1) Arrêt du Conseil d'Etat de 1734, confirmant la déclaration royale du 17 décembre 1728.

tillés sur les rôles d'équipage par les commissaires de l'inscription maritime ou par les consuls, devant qui ils sont payés et certifiés par leur signature, ou, à défaut, par celle des agents qui les remplacent. Dans le cas où les avances ou acomptes seraient payés dans un lieu où il n'existe pas d'autorité française, mention en serait faite sur le livre du bord avec la signature du marin, ou, à défaut, avec celle des deux principaux de l'équipage. Au désarmement, les commissaires de l'inscription maritime ne doivent admettre que les sommes régulièrement apostillées. »

En vertu de ces dispositions, les acomptes ne seront payés aux gens de l'équipage qu'en cas de nécessité ; car les administrateurs de la marine ou les consuls, devant donner leur consentement à ce paiement, le refuseront toutes les fois que les avances demandées leur paraîtront ne présenter aucune utilité. Ces avances peuvent non seulement permettre au matelot de se procurer ce dont il a besoin pour le voyage, mais encore lui permettre de remettre avant son départ une certaine somme à sa famille. Comme cette somme ne suffirait généralement pas à subvenir aux besoins de cette famille durant l'absence de son chef, le législateur a permis au matelot de lui déléguer une partie des loyers.

2° *Délégations*. — Non seulement les délégations sont permises, mais elles sont vues avec faveur par le législateur. C'est ainsi que, d'après l'arrêt ministériel du 22 mars 1862 qui réglemente les délégations des marins du commerce, le commissaire de l'inscription maritime doit inviter les hommes de l'équipage à faire connaître la portion des salaires qu'ils entendent déléguer à leurs

familles et obtenir le consentement de l'armateur de payer ces délégations aux époques déterminées. Mais, si les marins ne veulent pas eux-mêmes déléguer ainsi une partie de leurs loyers, l'administrateur de la marine peut-il leur imposer des délégations d'office ? Ce pouvoir, croyons-nous, doit lui être refusé, en l'absence du texte. Il est vrai que l'art. 78 du décret du 11 août 1856 autorise les préfets maritimes à ordonner des délégations d'office sur la solde des officiers mariniers, marins et autres agents dans les cas déterminés par les art. 203, 205, 214 C. civ., mais ce texte, ne visant que le personnel des équipages de la flotte, ne doit pas être étendu aux marins du commerce.

Si ce droit ne peut appartenir à l'administration, du moins les tribunaux pourraient parfaitement imposer des délégations d'office au profit des personnes envers lesquelles les marins seraient tenus d'une obligation alimentaire (1).

Les gens de l'équipage ne peuvent déléguer en entier le montant de leurs loyers ; l'arrêté ministériel du 22 mars 1862 dispose à cet égard que les « capitaines pourront déléguer telle portion de leurs salaires qu'il leur conviendra ; les délégations des marins portés sur le rôle avec le titre d'officier ne pourront s'élever à plus de la moitié de leurs gages. Les autres hommes ne seront admis à déléguer que le tiers. »

La mention de la quotité déléguée doit être faite sur le rôle d'équipage, à l'article de chacun des délégants. Le rôle étant signé par le propriétaire du navire, ce dernier se trouve dès lors engagé à payer les délégations

(1) Cass., 11 avril 1892 (*Le Droit*, 6 mai 1892).

aux époques convenues. A cet effet, les sommes sont versées au bureau de l'inscription maritime où elles sont remises aux familles des marins. Grâce à ces délégations, la famille du matelot ne reste pas privée de toute ressource durant l'absence de ce dernier.

Que faut-il penser du mode de paiement des salaires des gens de mer ?

En n'autorisant qu'au port de désarmement et dans le quartier d'inscription des matelots le paiement des salaires, le législateur a voulu en empêcher le gaspillage et en assurer la destination aux familles des marins. Il semble donc qu'une règle si sage devrait être scrupuleusement observée ; or, en pratique, il n'en est malheureusement pas ainsi. Trop souvent l'autorité maritime permet aux gens de l'équipage de toucher tout ou partie de leurs salaires en dehors de leur quartier d'inscription. M. de Lavigne (1) nous apprend que l'administration de la marine autorise dans tous les cas, en France, le paiement direct des salaires au port même de désarmement du navire, sans s'inquiéter du quartier d'inscription des matelots. Un arrêt de la Cour de cassation du 8 janvier 1884 (2) a reconnu à l'autorité maritime le droit de faire payer par l'armateur les salaires et les frais de rapatriement dus à l'équipage au port de désarmement, quel qu'il soit. Aujourd'hui donc, en France, les sommes dues aux matelots à raison de leurs gages ne sont versées à la Caisse des gens de mer, qu'en cas de décès ou d'absence des intéressés. En cas de débar-

(1) J. de Lavigne, p. 71.
(2) D. P. 1884. 1. 110.

quement aux colonies, les anciennes prescriptions sont encore observées ; les salaires des marins liquidés par l'administrateur de la marine ou par le consul ne sont pas remis directement aux marins, mais transmis à leur quartier d'inscription, par l'intermédiaire de la Caisse des gens de mer.

Toutefois une réglementation nouvelle, encore à l'étude, autoriserait le règlement intégral des salaires des marins à l'étranger, en présence du consul. Cette réglementation permettrait encore le paiement des salaires en cours de route, et donnerait aux marins la faculté de faire des dépôts d'argent ou de transmettre leurs salaires à leur famille.

Dans la séance du 6 février 1903 M. de l'Estourbeillon (1) s'est violemment élevé à la Chambre contre une semblable mesure, qui, si elle était appliquée, n'aurait pour résultat que de frapper les vaillantes familles maritimes et de laisser un peu plus d'or français à l'étranger.

M. de l'Estourbeillon apportait en cette matière le jugement d'un homme compétent, d'un capitaine au long cours. Le marin qui navigue au long cours, disait le rapport de ce capitaine, ne peut être comparé aux ouvriers de terre ; certainement il suit le progrès de la civilisation, mais il est souvent des mois en mer isolé de tout contact ; par cela même il subit certaines privations, de sorte que, lorsqu'il arrive à terre, il est fort dépaysé et devient facilement la victime de gens peu scrupuleux, qui spéculent sur sa générosité et son imprévoyance. En quelques jours les salaires si péniblement acquis sont

(1) *Journal officiel*, 7 février 1903, p. 518.

dépensés ou plutôt gaspillés ; alors, la femme et les enfants sont privés des ressources qu'il étaient en droit d'attendre et c'est la misère pour ces malheureuses familles. La réglementation ancienne était prévoyante et protectrice, elle empêchait souvent le matelot de faire des folies. Le marin qui voulait secourir sa famille demandait de déléguer un mois sur deux ou trois de solde, ce qui lui était toujours accordé. Les familles étaient ainsi à l'abri de la misère. Ce rapport ajoutait encore que le nouveau système favoriserait les désertions de nos marins à l'étranger, car la crainte de perdre les salaires acquis les empêchait de quitter le bord, et il concluait que la réglementation nouvelle serait désastreuse pour l'armement et aussi pour le recrutement de la marine nationale.

A la suite des observations présentées par M. de l'Estourbillon, le ministre de la Marine a déclaré que le règlement dont on entretenait la Chambre ne s'appliquait pas encore, et que, si l'on procédait à une refonte du règlement de 1728, il serait tenu compte de ces observations. Faisons remarquer que si l'exigibilité des salaires des gens de mer au port de désarmement empêche le gaspillage des salaires, elle les laisse, par contre, soumis à tous les risques d'insolvabilité de l'armateur. Mais ce n'est pas, selon nous, l'époque et le lieu de paiement qui doivent être changés pour faire disparaître cet inconvénient très réel ; le meilleur remède consisterait, comme nous l'avons vu précédemment, à donner de meilleures garanties à la créance de l'équipage.

SECTION DEUXIÈME

De l'insaisissabilité et de l'incessibilité des salaires de l'équipage.

Pour assurer la conservation des salaires des gens de l'équipage, le législateur a déterminé l'époque et le lieu de paiement de ces salaires ; mais ces mesures n'auraient pas eté efficaces si les gens de mer avaient pu par avance disposer de leurs loyers, ou, si au moment du paiement, un créancier quelconque avait pu s'opposer au règlement de ces salaires. Il était donc de toute nécessité de compléter les premières mesures en édictant l'incessibilité et l'insaisissabilité des salaires des gens de l'équipage. Bien plus, comme le fait observer M. Douillard (1), on peut dire que, sans l'incessibilité et l'insaisissabilité des salaires, toutes les mesures de protection examinées jusqu'ici se retournaient contre ceux en faveur de qui elles étaient édictées, puisqu'en fortifiant leur crédit, elles les amenaient à contracter des dettes, et les laissaient exposés à devenir la victime des créanciers sans scrupules, détournant à leur profit les ressources destinées à faire vivre la famille des marins.

Inconnu à l'époque de l'ordonnance de 1681, le principe de l'incessibilité et de l'insaisissabilité des salaires fut proclamé par l'ordonnance de 1745, ainsi conçue : « Défend Sa Majesté à tous particuliers et habitants des villes maritimes qui se prétendront créanciers des matelots, de

(1) Douillard, p. 229.

former, pour raison desdites créances, aucune action ni demande sur le produit de la solde que lesdits matelots auront gagnée sur les bâtiments marchands, à moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers ne soient dues par des matelots ou leurs familles pour des loyers de maison, subsistance ou hardes qui leur auraient été fournies, du consentement des commissaires de la marine ou les autres officiers chargés du détail des classes et qu'elles n'aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres ou matricules des gens de mer ; au défaut de quoi, lesdits créanciers ne pourront, sous quelque prétexte que ce puisse être, réclamer la solde des matelots, et pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens et effets. »

Des règlements postérieurs généralisèrent les dispositions de l'ordonnance de 1745. L'arrêté du 2 prairial an XI appliqua le principe de l'insaisissabilité aux parts de prises des marins et le règlement du 17 juillet 1816 disposa à ce sujet (art. 37) que « les parts de prises des marins, comme leurs salaires, sont insaisissables, sans égard aux réclamations ou oppositions formées par ceux qui se prétendraient porteurs d'obligations desdits marins, si ce n' est pour dettes contractées par eux ou par leurs familles à titre de loyers, subsistance et vêtements, et ce du consentement du commissaire des classes, lequel en aura préalablement fait apostiller sur les registres et matricules des gens de mer ».

Le décret-loi du 4 mars 1852 déclara enfin ces dispositions d'ordre public, les conventions des parties ne pouvant y déroger.

Une loi récente du 12 janvier 1895 a admis dans une mesure restreinte l'insaisissabilité des salaires des ouvriers; on s'est demandé si cette loi n'avait pas abrogé les divers textes que nous venons de citer relatifs à l'insaisissabilité des salaires des matelots. La négative doit être adoptée sans aucun doute ; la loi de 1895, étant une loi générale, n'a pu abroger l'incessibilité et l'insaisissabilité complète des loyers des gens de mer, car il est de principe que : *Generalia specialibus non derogant* (1).

Nous aurons toutefois à nous demander si la loi de 1895 n'a pas modifié la procédure de saisie de ces loyers dans les cas où elle est autorisée.

L'ordonnance de 1745 ne défendant la saisie des salaires des matelots qu'aux habitants des villes maritimes, on a voulu entendre ces mots dans un sens restrictif, et l'on a prétendu que l'insaisissabilité des salaires ne pouvait être opposée aux fournisseurs habitant ailleurs que dans un port de mer. On doit rejeter cette théorie : l'arrêté de prairial an XI, plus large que l'ordonnance, prohibait toute saisie de la part de tous ceux qui se prétendraient porteurs d'obligations des marins, sans distinguer entre ceux qui habitaient ou non les villes maritimes. Appelée à se prononcer sur la question, la Cour de cassation, dans un arrêt en date du 27 décembre 1854, a décidé, qu'en *supposant que la disposition de l'ordonnance de 1745 n'ait pas été généralisée par les lois postérieures,* on doit considérer comme maritimes toutes villes ou localités comprises dans un arrondissement

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 393. — Cass., 28 novembre 1900 (S. 1901. 1. 257).

maritime. La Cour cassait ainsi un jugement du Tribunal de Coutances qui avait admis la saisie de la part de certains créanciers, parce qu'ils étaient domiciliés à Montmartin-sur-Mer, commune rurale. L'arrêt de 1854 spécifiait encore que les dispositions de l'ordonnance de 1745 étaient applicables à toutes les créances, quelles qu'en fussent la nature et la cause, hors les cas spécialement déterminés.

§ 1 — *Qui peut invoquer l'insaisissabilité ?*

Aux termes du décret-loi du 4 mars 1852, le bénéfice de l'insaisissabilité des salaires peut être invoqué par tout marin faisant partie de l'équipage d'un bâtiment de commerce. Malgré la généralité de cette disposition, on a prétendu ici encore que les marins engagés au fret ne sauraient bénéficier de cette faveur, parce que leur engagement constituant une société et non un louage de services, on ne pouvait, en ce qui les concerne, parler de loyers déclarés insaisissables (1). Nous croyons avoir suffisamment réfuté cette théorie et avoir démontré que la rémunération allouée à l'équipage engagé au fret constitue un salaire, et que, par suite, elle doit bénéficier des mêmes mesures de protection. Nous n'insisterons pas davantage sur ce point ; signalons cependant un arrêt de la Cour de cassation (2) du 14 mai 1873 qui décide que « ce que le marin reçoit en exécution des divers modes

(1) Bordeaux, 25 janvier 1862 (S. 1862. 2. 519).

(2) Cass., 14 mai 1873 (D. P. 1874. 1. 105) ; Trib. de Boulogne-sur-Mer, 16 juillet 1897 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1897-1898, p. 525). — En ce sens : Lyon-Caen et Renault, V, n° 394 ; Desjardins, III, n° 672 ; de Valroger, II, 660.

d'engagement constitue toujours pour lui la rémunération de ses services, le prix de son travail à bord, ses gages, en un mot, lesquels doivent dans tous les cas être protégés par le principe de l'insaisissabilité ».

Cette insaisissabilité des salaires, qui peut être invoquée par le matelot engagé au mois ou au voyage, aussi bien que par celui engagé au fret ou à la part, peut-elle être encore invoquée par le capitaine et les autres officiers qui commandent le navire ? En d'autres termes, les salaires des officiers sont-ils également insaisissables ? D'après le principe contenu dans l'art. 272 C. co., les mêmes règles s'appliquent aux officiers comme aux matelots. Cependant, l'ordonnance de 1745 qui édictait l'insaisissabilité des salaires ne parlant que des matelots et semblant les opposer même aux officiers mariniers, on en avait conclu que ce bénéfice devait être restreint aux personnes employées à la manœuvre du navire sous les ordres du capitaine, du pilote et des officiers mariniers. Si les termes de l'ordonnance commandaient une interprétation restrictive, les dispositions de l'arrêté du 2 prairial an XI (art. 61, titre II) et du règlement du 17 juillet 1816 semblaient beaucoup plus larges, puisqu'elles substituaient au mot *matelots* employé par l'ordonnance, l'expression, beaucoup plus vague, de *marins*. Cependant la Cour d'Aix, dans deux arrêts rendus, le premier le 3 juin 1829, le second le 24 janvier 1834 (1), ne voulut pas admettre les salaires du capitaine et des autres officiers au bénéfice de l'insaisissabilité.

Si la question pouvait encore paraître douteuse à cette

(1) D. *J. G.*, v° *Dr. marit.*, n° 336 ; *Rec. Marseille*, 1834. 1. 178.

époque, elle ne l'est plus, croyons-nous, aujourd'hui. Le décret-loi du 4 mars 1852 donne une portée générale aux dispositions de l'ordonnance de 1745, puisqu'il déclare (art. 1, dernier alinéa) que « les dispositions de l'ordonnance du 1er novembre 1745 seront applicables *à tout marin* faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce. » Quels bons motifs, du reste, peut-on invoquer pour priver du bénéfice de l'insaisissabilité les salaires du capitaine et des autres officiers commandant le navire ? Les mêmes raisons qui ont fait adopter ce principe lorsqu'il s'agissait des salaires des simples matelots, ne se retrouvent-elles plus lorsqu'il s'agit des salaires du capitaine et des autres officiers ?

Comme le dit M. Filleau (1), « si le principe de l'insaisissabilité des salaires repose sur le besoin d'intéresser les gens de mer aussi étroitement que possible au succès des expéditions maritimes, s'il est considéré par le législateur comme une protection spéciale, il doit embrasser assurément la classe entière des navigateurs, et ceux qui ont la plus grande part de responsabilité dans la direction du navire, c'est-à-dire le capitaine et les officiers ». Nous admettons donc que le capitaine et les officiers de l'équipage pourront se prévaloir du bénéfice de l'insaisissabilité (2) ; mais le principe de l'insaisissabilité des salaires appliqué au capitaine fait naître dans ses rapports avec

(1) Filleau, p. 155.

(2) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, V, n° 394 ; de Valroger, II, n° 660 ; Desjardins, III, n° 673 ; Douillard, p. 234. — Trib. civ. du Havre, 10 mars 1887 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1887-1888, p. 44) ; Rennes, 13 juin 1889 (D. P. 1891. 2. 11). — En sens contraire : Trib. com. de Marseille, 11 juillet 1854 (*Rec. Mars.*, 54. 1. 217) ; Trib. civ. de Marseille, 26 juin 1878 (*Journal des Avoués*, 1878, p. 330).

l'armateur une question intéressante qu'il nous faut examiner.

Le capitaine est le mandataire de l'armateur ; comme tout mandataire, il a des comptes à rendre ; il est même tenu à l'égard de l'armateur des fautes légères qu'il peut commettre dans l'exercice de ses fonctions.

Or, il peut arriver, et, en fait, il arrivera souvent que le capitaine soit redevable de certaines sommes à l'armateur. Ce dernier pourra-t-il opposer au capitaine qui réclame le montant de ses gages, la compensation à raison des sommes dont celui-ci est débiteur. On sait que la compensation étant un procédé abrégé de paiement, elle n'est possible que contre les droits qui, considérés comme valeurs actives, sont saisissables et peuvent servir à payer les créanciers. Les salaires du capitaine étant insaisissables, il semble donc que l'armateur ne puisse se prévaloir à son encontre d'une compensation quelconque.

Cette solution devrait s'imposer si le capitaine était lié à l'armateur par un pur louage de services ; les salaires ne découlant que du contrat d'engagement et étant insaisissables, l'armateur ne pourrait sans aucun doute opposer la compensation des sommes dont il est le créancier à l'égard du capitaine.

Mais le contrat qui lie le capitaine à l'armateur n'est pas précisément un pur louage de services, il est mélangé de mandat. Or, si l'on invoque les règles qui gouvernent la matière du mandat, on doit reconnaître que l'armateur pourrait toujours opposer au capitaine la compensation des sommes dont ce dernier est débiteur, à raison de la manière dont le mandat a été accompli. Comme tout mandataire, le capitaine est, en effet, obligé de rendre

compte (art. 1993 C. civ.) ; il faut que cette obligation ait été exécutée avant qu'il puisse lui-même réclamer le salaire promis. S'il en est ainsi, ses salaires ne peuvent lui être acquis que du jour de l'apurement des comptes ; à partir de ce moment-là, il est vrai, les salaires deviendront insaisissables, mais avant d'être insaisissables ils auront déjà subi l'effet de la compensation.

La jurisprudence la plus générale adopte cette solution ; le Tribunal du Havre (1) a jugé que « le capitaine, comme mandataire de l'armement, n'a droit à ses salaires qu'après l'apurement de ses comptes ; qu'avant d'être insaisissables, il faut que les salaires soient acquis ; et que les propriétaires du navire sont autorisés à les faire entrer en compensation avec les sommes mises à la charge de l'armement par la faute du capitaine ».

Le Tribunal de commerce de Marseille (2) a encore statué en ce sens : « Attendu, dit-il, que le capitaine est mandataire, par conséquent comptable ; que tout comptable est réputé débiteur jusqu'à l'apurement de sa comptabilité ; qu'il serait injuste et dangereux d'obliger l'armateur à payer des salaires avant qu'il soit reconnu qu'ils ont été gagnés et que le capitaine ne s'en est pas payé lui-même. »

M. Desjardins estime que les salaires du capitaine deviennent saisissables au gré de l'armateur, toutes les fois que celui-ci poursuivra la réparation d'une infraction à l'un des devoirs dont l'accomplissement engendre

(1) Havre, 21 avril 1867 (*Jurisprud. Nantes*, 67. 2. 147).

(2) Marseille, 18 mars 1831 (*Rec. Mars.*, 1831.1.175); Marseille, 21 août 1873 (*ibid.*, 1873, 1. 303) ; Boulogne-sur-Mer, 9 novembre 1886 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1886-1887, p. 674).

précisément le droit aux salaires. « Se figure-t-on, dit cet auteur, un capitaine qui, par une faute commise dans l'exercice de ses fonctions, ruine son armateur, le contraignant à lui payer un salaire pour avoir fait le contraire de ce que la stipulation du salaire impliquait ? Ce serait exorbitant ! »

Nous partageons cette manière de voir, car nous croyons, avec MM. Lyon-Caen et Renault (1), que le capitaine ne peut réclamer ses salaires qu'après avoir rendu ses comptes. A partir de ce moment, les salaires du capitaine deviennent, il est vrai, insaisissables ; mais, avant d'être insaisissables, ils auront subi l'effet de la compensation, si l'apurement des comptes a constitué le capitaine débiteur.

En faveur de la solution que nous adoptons, l'on pourrait encore faire remarquer, qu'en admettant même que le capitaine ait droit à ses salaires avant toute reddition de comptes, la compensation opposée par l'armateur pourrait opérer son effet extinctif, le principe de l'insaisissabilité ne pouvant s'y opposer : si l'on s'en réfère à l'ordonnance qui a édicté l'insaisissabilité des salaires des gens de mer, on voit que cette règle n'a été établie que « pour empêcher que les matelots ne consomment au préjudice de leur famille, pendant le cours des voyages, la solde qu'ils gagnent sur les bâtiments marchands ».

Si tel est le motif qui a fait établir le principe de l'insaisissabilité des salaires, on voit bien, en ce qui concerne

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 499. — En sens contraire : Douillard, p. 235 et suiv.; J. de Lavigne, p. 103 et suiv.; de Valroger, II, p. 177.— Nantes, 7 novembre 1866 et 29 juin 1881 (*Jurisprud. Nantes*, 1866. 1 366 et 1881. 1. 149).

le capitaine, que ce principe puisse être invoqué par lui pour le protéger contre des engagements témérairement pris pouvant amener la dilapidation de sa solde, mais non pour rendre sans effet des dettes contractées par lui, ne présentant aucun des dangers en vue desquels l'insaisissabilité a été établie. Or, les dettes dont il est tenu à l'égard du propriétaire du navire, à raison de l'exécution du mandat confié, rentrant dans cette deuxième catégorie, il ne saurait, dans ses rapports avec l'armement, invoquer le principe de l'insaisissabilité des salaires comme fin de non-recevoir à la compensation que pourrait lui opposer l'armateur.

L'incessibilité et l'insaisissabilité des salaires s'appliquent-elles au personnel civil embarqué sur le navire? On sait qu'à bord des bâtiments de commerce, à côté des marins chargés de la conduite du bâtiment, il y a un certain nombre d'employés chargés du service des passagers. Ces employés, tels que cuisiniers, femmes de chambre, maîtres d'hôtel, etc., peuvent-ils invoquer le bénéfice de l'insaisissabilité relativement à leurs salaires ? Dans un jugement du 29 avril 1869, le Tribunal du Havre a admis l'affirmative, parce que, dit-il, on doit comprendre sous la dénomination de marins tous les hommes nécessaires à l'équipement régulier du navire et recevant leurs salaires du chef du propriétaire du navire. Le tribunal faisait remarquer que ce personnel civil était nécessaire à l'équipement du navire, parce que le refus d'embarquer, à la suite d'oppositions faites sur les salaires de ce personnel, pouvait empêcher l'équipage du paquebot de se compléter.

Cette solution, croyons-nous, ne doit pas être admise, en présence des termes soit de l'ordonnance de 1745, qui réserve aux seuls matelots le bénéfice de l'insaisissabilité des salaires, soit du décret-loi de 1852, qui ne vise que les marins. Ces dispositions étant dérogatoires au droit commun, elles doivent recevoir une interprétation restrictive ; elles ne peuvent donc être étendues à des employés, qui, sous aucun rapport, ne peuvent être assimilés aux marins. Les raisons données par le Tribunal du Havre peuvent être exactes et il serait, peut-être, à désirer l'assimilation des employés civils du bord aux matelots, comme l'édictent le Code suédois et la loi allemande. Mais, en l'absence de texte, cette assimilation est impossible (1), d'autant plus que la loi de 1881 sur les pensions de demi-solde a établi d'une façon fort nette la démarcation qui existe entre les marins et les employés civils du bord, en décidant qu'il ne serait fait aucun prélèvement au profit de la Caisse des invalides sur les salaires de la partie des équipages des bâtiments de commerce étrangère à l'inscription maritime. Si les employés civils ne jouissent pas du bénéfice de l'insaisissabilité absolue, ils peuvent, du moins, invoquer les dispositions de la loi du 12 janvier 1895, en vertu desquelles les salaires des ouvriers ne dépassant pas 2.000 fr. par an ne sont saisissables que jusqu'à concurrence d'un dixième et peuvent être cédés jusqu'à concurrence d'un autre dixième.

A l'égard des médecins et des commissaires des paquebots, on doit admettre, croyons-nous, l'insaisissabilité de

(1) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, V, n° 396 ; Desjardins, III, n° 675 ; de Valroger, II, n° 660 ; Laurin, n° 457 ; *Pandectes françaises*, v° *Marins*, n° 719.

leurs salaires. Ces agents font nécessairement partie de l'équipage, leur présence à bord est souvent obligatoire; ils doivent donc bénéficier des mêmes mesures de protection. La plupart du temps, du reste, ils font partie de l'inscription maritime. On doit donc les assimiler complètement aux marins (1).

Des matelots français peuvent, avec l'autorisation de l'administration de la marine, contracter un engagement sur un navire étranger ; bénéficient-ils, dans ce cas, des dispositions de l'ordonnance de 1745 ?

M. Desjardins (2) répond affirmativement, pour le cas où le matelot s'est engagé en France. Sa convention, dit-il, doit relever de la législation française, en vertu de la règle qui fait régir l'acte par la loi du lieu où il a été passé, quant à sa forme, à ses conditions fondamentales, à sa preuve. En faveur de cette solution, on a encore fait observer que l'administration de la marine n'autorise l'embarquement d'un marin français sur un navire étranger que si cet engagement ne peut préjudicier ni à ses droits, ni à ceux de sa famille. On invoque enfin les termes généraux du décret-loi de 1852, qui ne distingue pas entre les matelots français qui naviguent sur des bâtiments français et ceux qui naviguent sur des bâtiments étangers. La jurisprudence est fixée en ce sens (3).

Nous n'admettons pas cette solution et nous croyons, avec MM. Lyon-Caen et Renault (4), que le bénéfice de

(1) En ce sens : Trib. de la Seine, 2 juillet 1892 (D. P. 94. 2. 141).

(2) Desjardins, III, p. 194. — Cass., 23 février 1864.

(3) Cass., 23 février 1864 (D. P. 64. 1. 166) ; Trib. comm. du Havre, 29 mai 1889 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1889-1890, p. 227).

(4) Lyon-Caen et Renault, V, 399 *bis*.

l'insaisissabilité des salaires ne peut être invoqué que par les marins engagés sur des paquebots français. Cette opinion est seule conforme au but de la loi, qui a voulu, en édictant l'insaisissabilité des salaires, favoriser la marine française et protéger les gens de mer français, qui contribuent à sa prospérité et subissent les charges de l'inscription maritime. Est-il, du reste, bien vrai de dire que l'engagement du matelot sur un navire étranger doive être régi par son statut personnel et par la règle : *Locus regit actum*. Il semble que le contrat d'engagement, en ce qui touche son exécution, doive être soumis aux règlements de la nation, dont le navire n'est qu'un prolongement du territoire.

S'il s'agit de matelots étrangers embarqués sur un navire français, on est d'accord pour admettre qu'ils ne peuvent revendiquer le bénéfice de l'insaisissabilité, cette règle n'ayant été édictée que pour protéger les marins français (1).

L'insaisissabilité survit-elle enfin au décès des matelots? Il faut répondre affirmativement ; l'esprit de l'ordonnance de 1745 et du décret-loi de 1852 a été d'empêcher que les salaires fussent saisis par des créanciers, pour mieux assurer leur destination, qui est de subvenir aux familles des gens de mer. Si l'on veut que ce but soit atteint, il faut admettre que la créance des loyers, même après le décès du matelot, parviendra intacte à ses héritiers. Mais il est bien évident que l'insaisissabilité ne pourra être

(1) Lyon-Caen et Renault, V, 399 *bis* ; Ruben de Couder, v° *Gens de l'équipage*, n°s 122 et suiv. — Trib. comm. du Havre, 11 décembre 1857 (*Jurisprud. Havre*, 1858. 2. 9) ; Havre, 7 avril 1886 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1886-1887, p. 314 ; Rouen, 8 mars 1898 (*ibid.*, 1898-1899, p. 117).

opposée qu'aux créanciers du défunt et ne saurait être revendiquée à l'encontre des obligations contractées par les héritiers eux-mêmes (1).

§ 2. — *Exceptions à la règle de l'insaisissabilité.*

Ayant ainsi examiné l'étendue de la règle de l'insaisissabilité des salaires, recherchons si des exceptions n'y ont pas été apportées. En établissant le principe de l'insaisissabilité des salaires, le législateur a été guidé par cette idée qu'il ne fallait pas que le matelot pût dilapider sa solde par des engagements témérairement contractés. Si donc, dans certains cas, les obligations des marins ne présentent pas ce caractère d'engagements follement pris, mais au contraire d'engagements nécessités par leur propre intérêt et par celui de leur famille, le législateur devait être conduit à admettre que le principe de l'insaisissabilité ne devrait pas pouvoir être invoqué. C'est ce qu'il a fait dans un certain nombre de cas.

L'ordonnance de 1745 prévoyait déjà une exception ; elle permettait de réclamer sur les salaires « les sommes dues par les matelots ou leurs familles soit pour *loyers de maison*, soit *pour substances ou hardes* qui auraient été fournies du consentement des commissaires de la marine ou des autres officiers chargés du détail des classes, à la condition que ces créances aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres et matricules des gens de mer ». La raison d'être de cette exception se comprend ; il était de toute nécessité de procurer au matelot un crédit qui lui permît de se procurer et de procurer à sa famille le loge-

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 396 *bis* ; Desjardins, III, p. 195.

ment, les vivres et les vêtements, toutes choses indispensables. L'exception ainsi apportée en faveur de certains créanciers est entourée de certaines formalités : il faut que l'autorité maritime ait consenti aux obligations contractées par le matelot, et que les créances aient été apostillées sur les registres et matricules des gens de mer. Des apostilles sont encore accordées aux matelots demeurés sans emploi pour leur permettre de se procurer les vivres et les vêtements dont ils ont besoin en attendant leur embarquement ; mais ces apostilles sont limitées, en ce qui concerne les aubergistes, au prix de la journée de nourriture, et, pour les marchands d'effets, aux vêtements indispensables. En pratique, l'apostille est même accordée à ces fournisseurs, bien qu'ils n'aient pas attendu l'agrément de l'autorité maritime pour livrer leurs fournitures, si leur créance est parfaitement justifiée, et si elle est limitée aux besoins stricts de l'homme de mer (1).

Une deuxième exception au principe de l'insaisissabilité des salaires résulte des dispositions du règlement du 17 juillet 1816 et de l'arrêté du 22 mars 1862 qui autorisent les marins à souscrire des délégations au profit de leur famille. Les matelots ont donc le droit d'engager leurs salaires au profit de leurs familles. Des délégations d'office peuvent même être imposées au personnel des équipages de la flotte pour les dettes ayant un caractère alimentaire et légal (art. 8 du décret du 11 août 1856 ; décret du 10 juillet 1895).

Ces délégations d'office, nous l'avons dit, ne peuvent être imposées aux marins du commerce, mais l'on admet

(1) Desjardins, III, n° 670 ; Fournier et Neveu, III, p. 166.

que les titulaires des créances ayant un caractère alimentaire et légal ont le droit de saisir leurs salaires. En faveur de cette opinion on a invoqué les raisons suivantes : en déclarant les salaires insaisissables, le législateur a voulu protéger les marins contre leurs propres entraînements et soustraire des gages péniblement acquis à l'action de créanciers peu scrupuleux ; mais ce n'est que contre leurs obligations contractuelles que le législateur a protégé les gens de mer ; il n'a pas dû vouloir laisser sans effet sur ces salaires certaines dettes naturelles et légales, qui, inscrites dans nos lois (art. 203-205-214 C. civ.), relèvent, par certains côtés, de l'ordre public. Du reste le principe de l'insaisissabilité a été établi aussi bien dans l'intérêt du marin lui-même que dans celui de sa famille ; ce principe ne se retournerait-il pas contre ces familles des marins, si on ne permettait à ceux de leurs membres titulaires de créances naturelles et légales de saisir-arrêter leurs salaires ? Ce principe est admis par la loi du 12 janvier 1895, qui dispose formellement que les restrictions apportées à la saisie des salaires des ouvriers ne s'appliquent pas quand il s'agit des dettes alimentaires prévues par les art. 203-205, 206, 207, 214 et 349 C. civ.

Nous estimons ces considérations exactes ; la jurisprudence est fixée en ce sens : dans un arrêt récent (1), la Cour de cassation a admis la validité d'une saisie-arrêt faite entre les mains de l'armateur sur les salaires de son mari, par une femme séparée de corps, titulaire d'une pension alimentaire que son mari avait été condamné à lui servir.

(1) Cass., 28 novembre 1900 (S. 1901. 1. 257) et la note de M. Lyon-Caen ; *Pandectes françaises*, v° *Marins*, n°s 737 et suiv.

Dans les divers cas où la saisie est exceptionnellement permise, on admet que la procédure à suivre sera celle indiquée par la loi du 12 janvier 1895 ; les questions de validité, de mainlevée, seront donc de la compétence du juge de paix et non du tribunal civil. La procédure aura ainsi l'avantage d'être plus rapide et moins coûteuse.

Contre cette théorie, on a objecté qu'on ne saurait appliquer à la saisie-arrêt des salaires des gens de mer la procédure établie par la loi de 1895, puisqu'on refuse l'application des dispositions de cette loi, relatives à l'insaisissabilité elle-même. On a encore fait remarquer que les articles réglant la procédure de la saisie-arrêt (art. 6 et suiv.) ne visent que les salaires, appointements ou petits traitements dont il est question dans l'art. 1, et que cet article ne s'applique pas aux salaires des marins (1).

A cette argumentation, nous croyons que l'on peut, avec MM. Lyon-Caen et Renault (2), répondre que la loi du 12 janvier 1895 contient deux séries de dispositions distinctes par leur objet : les unes sont relatives à l'insaisissabilité et à l'incessibilité des salaires, les autres sont relatives à la procédure de saisie. Ces deux séries de dispositions ne sont pas réunies par un lien indivisible, et on conçoit que les secondes puissent être appliquées dans des cas où il n'y a pas lieu à l'application des premières.

On peut encore faire valoir en faveur de cette opinion que le législateur, en établissant une procédure plus simple et moins coûteuse de la saisie-arrêt, a voulu venir en

(1) En ce sens : Trib. du Havre, 24 février 1899 (*Rec. du Havre*, 99. 2. 99).

(2) Lyon-Caen et Renault, V, n° 393.

aide au saisi lui-même, qui en supporte tous les frais. Pourquoi dès lors ne pas admettre cette procédure en faveur des gens de mer ? Leur situation n'a-t-elle pas toujours été considérée comme plus intéressante que celle des autres ouvriers, et ne doivent-ils pas bénéficier des mêmes mesures de faveur ?

Le principe de l'insaisissabilité des salaires des gens de mer reçoit enfin une dernière exception en cas de débets des marins envers l'Etat.

Le décret du 10 juillet 1895 (art. 351) a organisé dans ce but des billets de destination sur lesquels sont portées les dettes des matelots envers l'Etat ; ces billets suivent l'homme dans tous ses mouvements. Si le matelot quitte les équipages de la flotte à un moment où il est encore débiteur de certaines sommes, ces débets s'acquitteront par des retenues sur les salaires qui pourront lui revenir dans la navigation commerciale. A cet effet, l'administrateur de la marine fait apostiller la dette sur le rôle d'équipage du navire sur lequel le matelot est embarqué, et fait opérer des retenues au fur et à mesure du paiement des salaires. L'Etat peut ainsi se rembourser de ce qu'il a avancé.

A côté de ces exceptions au principe de l'insaisissabilité des salaires, la question de savoir si ce principe ne faisait pas obstacle à ce que le marin fût privé de tout ou partie de ses loyers, en vertu d'une convention passée avec l'armateur, s'est encore posée.

Il peut être stipulé dans le contrat d'engagement que le matelot perdra tout droit au salaire, en cas de désertion ou de refus de service. Une pareille convention doit-elle être déclarée valable ? Le cas de désertion mis à part,

MM. Laurin (1) et Filleau pensent qu'une pareille clause serait nulle, car elle équivaudrait à la stipulation de dommages-intérêts au profit de l'armateur ; or, l'armateur ne saurait ni compenser, ni exécuter ces dommages-intérêts sur les salaires des gens de l'équipage, qui sont insaisissables.

Nous n'admettons pas cette opinion et nous croyons, avec M. de Valroger et Lyon-Caen et Renault (2), que cette clause est parfaitement valable.

Il ne s'agit pas, en effet, de dommages-intérêts stipulés au profit de l'armateur, mais d'une convention qui subordonne l'acquisition des loyers à l'accomplissement des obligations contractées par les gens de l'équipage.

Admettre le contraire serait méconnaître le but de l'ordonnance de 1745 qui a voulu empêcher que les marins en contractant des dettes ne compromissent leurs salaires. Mais le législateur n'a nullement voulu intervenir dans le contrat d'engagement et empêcher les gens de mer de donner une garantie, dont leur bonne conduite peut écarter l'application. Cette convention destinée à assurer la punition des fautes doit donc être déclarée valable ; et la preuve que le matelot peut répondre de ses fautes sur ses salaires se trouve dans le décret du 24 mars 1852, puisque l'art. 69 déclare que le déserteur perd de droit la solde à laquelle il avait droit au jour du délit.

A cette solution on apporte généralement les réserves suivantes : en cas de manquement de la part du matelot à ses obligations, et malgré la convention intervenue

(1) Laurin, I, p. 473 ; Filleau, p. 307.

(2) De Valroger, II, n° 659; Lyon-Caen et Renault, V, 397. — Cass., 20 novembre 1860 (S. 1861. 1. 345).

privant ce matelot de tous ses loyers, l'armateur ne pourrait s'attribuer la totalité des salaires. Il devrait verser à la Caisse des invalides le montant de la retenue qui doit être opéré sur ces salaires, car il en prend l'engagement dans le rôle d'équipage, et il semble bien que ladite Caisse ne saurait être privée de ses droits par une convention intervenue entre l'armateur et le matelot ; d'autant plus que la Caisse des invalides serait obligée de compter, comme donnant droit à la retraite, le temps de service pendant lequel le matelot aurait navigué sans profit pour elle.

De même, au cas de désertion, nous ne croyons pas que l'armateur puisse, par une clause pénale, stipuler qu'il ne devra aucun loyer. Le décret du 24 mars 1852, qui vise le cas de désertion, fait une répartition des salaires du déserteur, attribuant une moitié à la Caisse des invalides, l'autre moitié à l'armement. Il semble bien qu'il y ait là une disposition pénale présentant alors le caractère d'être une mesure d'ordre public, à laquelle les parties ne sauraient déroger. Si l'on validait de telles clauses, elles deviendraient, du reste, de style dans tous les contrats d'engagement, et la Caisse des invalides se trouverait dès lors privée de ressources sur lesquelles elle est en droit de compter (1).

Telle est l'insaisissabilité des salaires des gens de mer ; on admet encore que l'insaisissabilité ne s'applique pas seulement aux loyers, mais aussi aux hardes et vêtements des marins, sans aucune exception.

(1) En ce sens : Desjardins, III, n° 647 ; Laurin, I, p. 473.

L'art. 63 de l'édit de mars 1584 qui établit cette règle n'a jamais été abrogée ; on conçoit, du reste, que les mêmes motifs qui ont fait établir l'insaisissabilité des salaires se retrouvant ici, ils doivent faire protéger les vêtements et les hardes contre la saisie des créanciers.

En terminant l'étude de l'insaisissabilité, indiquons que la commission instituée en 1865 pour réviser le titre II du Code de commerce avait proposé d'insérer dans le Code maritime cette mesure de faveur si importante, qu'il nous faut rechercher parmi les anciens documents. A cet effet l'art. 274 du projet de 1867 portait : « Les salaires des marins sont incessibles et insaisissables, excepté pour les avances faites par l'Etat ou pour les aliments prévus par les art. 203, 205, 214 C. civ. A dater de l'inscription du capitaine et des hommes du rôle d'équipage, leurs effets d'habillement et les instruments nécessaires à l'exercice de leur profession ne peuvent être ni saisis, ni retenus, par leurs créanciers. »

SECTION TROISIÈME

Prohibition d'emprunts.

Grâce au principe de l'insaisissabilité des salaires, les gens de l'équipage sont suffisamment protégés contre les obligations qu'ils auraient pu contracter ; cependant, pour empêcher davantage les matelots de contracter des dettes, le législateur n'a pas hésité à déclarer, dans certains cas, la nullité de leurs engagements.

L'ordonnance du 1er novembre 1745 dispose à cet égard : « Sa Majesté a fait et fait faire très expresses inhibitions et défenses à tous officiers mariniers, ou non mariniers, de rien prêter ou avancer à des matelots ou autres gens de mer, pendant le cours des voyages, soit en deniers, soit en marchandises, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de privation ou perte des sommes qui auront été ainsi prêtées, avancées, et, en outre, de 50 livres d'amende ; Sa Majesté déclarant nuls et de nul effet tous billets et obligations sous seing privé faits par des matelots ou autres gens faisant partie des équipages des navires où ils auront servi, et faisant défense à tous juges d'y avoir égard, quand même lesdits billets seraient d'une date postérieure au temps que les voyages auront duré. »

Le décret-loi du 4 mars 1852 (art. 1) déclare cette mesure d'ordre public. Toutes les obligations contractées par les hommes du bord envers un membre de l'équipage sont donc déclarées nulles.

La raison de cette restriction aux principes généraux du droit se conçoit et s'explique par les mêmes motifs

qui ont fait établir l'insaisissabilité des salaires. Si l'on voulait conserver aux familles des marins la solde gagnée par leurs chefs, il était nécessaire d'empêcher le matelot de gaspiller cette solde en contractant, durant le voyage, des engagements qu'il aurait pu, dans la suite, exécuter volontairement sur ses loyers. Le principe de l'insaisissabilité des salaires suffisait peut-être pour empêcher le matelot d'emprunter, mais le législateur a pensé qu'à raison de l'étroite dépendance qui lie le matelot soit à ses chefs, soit à ses camarades, une sanction plus sévère était désirable, et c'est pour ce motif, qu'il a édicté la nullité de pareils engagements.

Sur deux points, on est d'accord pour admettre que les termes de l'ordonnance ne doivent pas être pris à la lettre. L'ordonnance n'édicte la nullité que des billets et obligations sous seing privé des gens de mer.

Il est certain que par identité de raison cette disposition s'applique aux obligations passées par-devant notaires. C'était l'opinion de Valin (1) : « Ceci s'entend, disait-il, aussi bien des obligations passées par-devant notaires que de celles sous signature privée, dès qu'il paraîtra que les obligations ont été consenties durant le voyage. »

D'autre part, l'ordonnance de 1745 ne parle que des avances ou prêts faits par les membres de l'équipage ou par les officiers mariniers, parmi lesquels est compris le capitaine. Cette disposition s'applique-t-elle au propriétaire du navire? La raison de douter est que l'ordonnance édictant une règle dérogatoire aux principes du droit, il semble qu'elle doive recevoir une interprétation

(1) Valin, I, p. 712.

restrictive. Cependant, tous les auteurs sont d'accord pour admettre que la prohibition de ne rien prêter aux gens de l'équipage doit s'appliquer par identité de motifs à l'armateur. M. Desjardins prétend même que cette prohibition doit surtout viser l'armateur, car, étant plus riche que le capitaine, il pourrait effectuer des prêts plus importants. MM. Lyon-Caen et Renault (1) font encore justement observer, en ce sens, que dans nos lois le mot *capitaine* est fréquemment employé pour désigner l'armateur lui-même, parce qu'au regard des tiers, dans une très large mesure, le premier s'identifie au second.

Il faut, bien entendu, excepter de la nullité édictée par l'ordonnance les prêts ou avances de l'armateur qui auraient été autorisés par l'administration maritime, ainsi que les avances que le propriétaire du navire est autorisé à donner aux matelots en vertu de stipulations portées au rôle d'équipage.

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 398 *bis*.

TROISIÈME PARTIE

Des mesures de protection dans la dissolution du contrat d'engagement.

Le contrat d'engagement peut se dissoudre normalement, les parties ayant respectivement exécuté les obligations dont elles étaient tenues. Mais il peut se faire que, par suite du fait ou de la faute de l'une des parties, ou bien encore que, par suite de cas fortuits plus fréquents dans notre matière que partout ailleurs, ce contrat soit rompu avant d'avoir produit son plein et entier effet.

Le législateur, qui avait pris des mesures destinées à sauvegarder les intérêts des gens de l'équipage dans la formation et l'exécution du contrat d'engagement, ne devait pas les laisser sans protection lors de la dissolution du contrat. Aussi a-t-il édicté ici des règles protectrices en faveur des matelots. La plus importante se trouve dans l'obligation de rapatriement incombant à l'armateur.

CHAPITRE PREMIER

DISSOLUTION NORMALE DU CONTRAT D'ENGAGEMENT. DU RAPATRIEMENT ET DE LA CONDUITE DE RETOUR

Toutes les fois que le contrat d'engagement prend fin à l'étranger, que ce soit par suite de son exécution normale ou à la suite d'un cas fortuit, l'armateur ou le propriétaire du navire est tenu de ramener en France et de reconduire dans son quartier d'inscription le matelot débarqué. Si le contrat d'engagement prend fin en France, mais dans un port autre que celui du quartier d'inscription du marin débarqué, l'armateur est tenu de le reconduire dans ledit quartier d'inscription. C'est là l'obligation de rapatriement et de conduite de retour. Elle était déjà connue de notre ancien droit et était réglementée dans les ordonnances de 1681 (l. III, t. IV, art. 3 et 10) et du 1er août 1743. Cette obligation se retrouve actuellement régie par l'arrêté du 5 germinal an XII et par les décrets du 7 avril 1860 et du 22 septembre 1891.

Pourquoi le législateur a-t-il ainsi obligé le propriétaire du navire à rapatrier les gens de son équipage ? Comment justifier l'existence de cette obligation ? Il n'y a là, a-t-on dit, qu'une obligation fondée sur une interprétation raisonnable de la volonté des parties. En s'embarquant, le marin n'a pu avoir l'idée qu'il serait tenu de pourvoir, moyennant le faible salaire qu'il gagne, à ses frais de rapatriement, et l'armateur lui-même a bien dû penser qu'il devrait conduire le matelot dans ses foyers, lorsque le contrat d'engagement prendrait fin à l'étranger.

L'obligation de rapatriement ainsi envisagée ne serait donc qu'une obligation contractuelle (1) pouvant être librement réglementée par la convention des parties. M. Vermond réfute cette théorie par les arguments suivants : « Le Code de commerce lui-même, dit-il, montre que cette obligation de rapatriement ne peut être considérée comme ayant son origine dans la convention tacite des parties. Si tel était le caractère de l'obligation de rapatriement, on devrait dire, comme pour toutes les autres obligations contractuelles, que le propriétaire du navire, tenu sur tout son patrimoine lorsqu'il a figuré lui-même au contrat, pourra (art. 216 C. co.) se libérer par l'abandon du navire et du fret dans le cas où le contrat aura été passé par le capitaine. En réalité, il n'en est pas du tout ainsi. L'art. 258 C. co., dans son dernier alinéa, montre que c'est une règle toute différente qui s'applique. Il résulte, en effet, de ce texte que le propriétaire du navire est, en principe, toujours tenu de cette obligation de rapatriement sur tous ses biens, même quand il n'a pas figuré lui-même au contrat d'engagement qui a été passé par le capitaine, et qu'il n'en est autrement que dans le cas où il y a prise, naufrage, innavigabilité du navire, le propriétaire du navire pouvant alors se libérer de cette obligation de rapatriement par l'abandon du navire et du fret des marchandises sauvées, même quand il a lui-même parlé au contrat. Pourquoi cette règle toute particulière, si l'obligation de rapatriement était une obligation née de la convention des parties (2) ? »

(1) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, V, n° 414 ; Desjardins, V, p. 544.

(2) Vermond, n° 74.

En présence du reste des termes formels du décret-loi du 4 mars 1852 qui range, parmi les dispositions d'ordre public auxquelles les parties ne peuvent déroger, l'art. 5 de l'arrêté du 5 germinal an XII qui réglemente l'obligation de rapatriement, l'on ne saurait admettre que cette obligation soit une obligation contractuelle. On pourrait, il est vrai, objecter que le décret du 22 septembre 1891 (art. 13) a enlevé le caractère d'ordre public aux dispositions relatives à l'obligation de rapatriement, en déclarant qu'il pouvait être dérogé à ces dispositions par des stipulations particulières.

Mais, nous verrons qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de ce texte, un simple décret ne pouvant modifier une loi antérieure.

Il faut donc décider que l'obligation de rapatriement est établie à la charge de l'armateur directement par la loi et non par la convention des parties Une pensée de protection à l'égard du matelot, qui, livré à sa seule initiative, n'aurait pas pu ou n'aurait pas songé à s'assurer ce précieux avantage, l'intérêt de l'Etat qui exige que les marins ne soient pas délaissés en pays étranger, car d'un moment à l'autre il peut en avoir besoin pour équiper sa flotte, telle est la raison d'être de l'obligation de rapatriement.

§ 1. — *Qui a droit au rapatriement ? — En quoi consiste-t-il ?*

L'art. 1 du décret du 22 septembre 1891 dispose : « Tout inscrit maritime et tout Français provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat, ou d'un navire de commerce qui se trouve délaissé ou débarqué par suite de quelque cir-

constance que ce soit, à l'étranger, ou dans une des possessions d'outre-mer, doit être rapatrié dans le plus bref délai possible par les soins des commandants des bâtiments de l'Etat, des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de France, à l'étranger ; des gouverneurs et commissaires de l'inscription maritime, dans les possessions françaises d'outre-mer. » D'après ce texte, les marins ne sont donc pas seuls à avoir droit au rapatriement, mais y ont encore droit tous les individus français faisant partie de l'équipage, par conséquent les employés civils du bord. Pour les marins étrangers débarqués d'un navire français, hors de leur pays, l'art. 3 décide qu'ils doivent être remis au consul de leur nation dont la résidence est la plus proche, à moins de stipulation contraire inscrite dans leur engagement. Si ces marins étrangers appartiennent à des nations avec lesquelles la France est liée par des conventions réglant l'assistance réciproque due aux marins délaissés, ils devront être traités conformément aux clauses desdites conventions.

Des matelots français peuvent, avec l'autorisation de l'administration de la marine, contracter un engagement sur un navire étranger ; pour assurer leur retour en France, une circulaire du 21 juin 1889 enjoint aux administrateurs de la marine de n'autoriser leur embarquement qu'autant que le consul de la nation à laquelle appartient le navire s'engagera à insérer dans le rôle d'équipage la clause du rapatriement.

Le capitaine du navire étranger ayant pris cet engagement, mention en est faite sur le permis d'embarquement délivré au matelot, de telle sorte que, si le débar-

quement se produit en pays étranger, le consul de France puisse exiger du capitaine le montant des frais du rapatriement. Grâce à ces précautions, les marins français embarqués sur des navires étrangers sont toujour sûrs d'être rapatriés.

Le propriétaire du navire est non seulement tenu de ramener en France les gens de son équipage, mais il doit encore, lorsqu'ils sont dans le dénuement, leur procurer les effets dont ils ont besoin.

Ces fournitures doivent être faites dans des conditions aussi économiques que possible et limitées aux vêtements strictement nécessaires suivant les saisons, les régions, et la durée du voyage, pour permettre aux hommes d'effectuer leur retour dans leurs foyers ; si la dépense n'est pas acquittée par le capitaine du navire ou par les représentants de l'armateur, l'autorité maritime coloniale ou consulaire en fait l'avance et la signale au ministre de la Marine qui en poursuit le remboursement auprès de qui de droit (art. 5 du décret de 1891).

A côté de l'obligation de rapatriement proprement dite, qui consiste à ramener en France le matelot, le propriétaire du navire est encore tenu de l'obligation de conduite qui consiste à remettre au matelot parvenu en France l'argent nécessaire pour regagner ses foyers. L'art. 13 du décret du 22 septembre 1891 dispose à cet égard : « Les gens de mer naviguant pour le commerce ont droit à une indemnité de route pour se rendre dans leurs quartiers, s'ils ne sont pas ramenés dans le port d'armement du navire à bord duquel ils étaient embarqués. Les gens de mer débarqués hors de France et rapatriés, et ceux qui ont été embarqués en cours de voyage peuvent exiger

l'indemnité de route pour se rendre dans leurs quartiers, lors même qu'ils sont ramenés au port d'armement du navire. Les médecins, subrécargues, cuisiniers, domestiques et autres personnes ou agents non inscrits faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce ont droit à une indemnité de route pour se rendre dans le port d'armement du navire, si le navire ne les y ramène pas ou s'ils ont débarqué en cours de voyage pour une raison indépendante de leur volonté. Il peut être dérogé à ces dispositions dans tous les cas par des stipulations particulières insérées dans les conventions conclues entre les armateurs et les marins ou autres personnes susmentionnées. Ces stipulations sont inscrites sur le rôle d'équipage. »

Ce texte, dans sa partie finale, autorise des dérogations conventionnelles aux dispositions concernant la conduite de retour. Pratiquement ces dérogations sont devenues de style et il est presque toujours mentionné, sur les rôles d'équipage, que les gens de mer renoncent à l'indemnité de conduite. En fait, la disposition du décret peut se comprendre ; la conduite de retour présente certainement un intérêt bien moindre pour l'homme de l'équipage, que le rapatriement proprement dit, car le matelot, sans être reconduit dans ses foyers, se trouve le plus souvent débarqué dans un port important où il est assuré de contracter à bref délai un nouvel engagement. Au point de vue pratique, la disposition finale de l'art. 13 du décret de 1891 peut être justifiée, mais au point de vue juridique, la légalité de cette disposition peut être contestée. En effet, aux termes du décret-loi du 4 mars 1852, « sont considérées comme dispositions d'ordre public, auxquelles il est inter-

dit de déroger par des conventions particulières, les art. 1, 5 et 8, de l'arrêté du 5 germinal an XII. » Or, ces articles ont réglementé précisément le droit des gens de mer au rapatriement et à la conduite de retour.

Le décret de 1891 a-t-il pu modifier le décret-loi de 1852 ? La négative s'impose, car un simple décret ne saurait modifier une disposition législative antérieure. Il faut bien reconnaître dès lors que l'obligation de conduite a, aussi bien que l'obligation de rapatriement, un caractère d'ordre public, et qu'on ne peut distinguer entre le rapatriement et la conduite, le seul texte qui amènerait à faire cette distinction ne pouvant être pris en considération (1).

§ 2. — *Mode et frais du rapatriement.*

Les art. 6, 7 et 8 du décret du 22 septembre 1891 ont réglé la manière dont le rapatriement doit être exécuté. Ces textes se passent de commentaires. Aussi nous contentons-nous de les transcrire.

Art. 6. — « L'autorité maritime, coloniale ou consulaire a le droit de requérir les capitaines des navires de commerce de recevoir à leur bord des hommes délaissés ou débarqués d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce, à raison d'un homme par cinquante tonneaux, de la jauge officielle du navire. — Elle a également le droit, mais seulement dans la limite d'un homme par cent tonneaux, d'imposer aux capitaines des navires de commerce l'obligation de recevoir à leur bord, pour les rapatrier, des passagers de l'ordre civil, pourvu qu'il n'ait pas

(1) Vermond, p. 131 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 415.

encore été usé, à l'égard de ces capitaines, de la faculté ouverte par le paragraphe précédent. Les réquisitions sont délivrées par écrit et mentionnent les noms, prénoms et qualités des hommes à rapatrier. »

Art. 7. — « Les hommes à rapatrier doivent être renvoyés en France par la voie la plus prompte et la plus économique, à savoir, sauf exception résultant de circonstances spéciales : par la voie de mer de préférence à la voie de terre, par les bâtiments de l'Etat de préférence aux navires de commerce, par les navires du commerce français de préférence aux navires du commerce étranger. Ils sont embarqués à titre de remplaçants, de passagers gagnant leur passage ou de simples passagers. Le premier mode doit être préféré au deuxième, le deuxième au troisième. Le capitaine ne peut être obligé de recevoir à son bord des inscrits à titre de remplaçants qu'autant que son équipage est réduit aux deux tiers de l'effectif qu'il comptait au départ, non compris le capitaine lui-même et les officiers. Dans ce cas même, il n'est tenu de recevoir des remplaçants que dans la proportion d'un homme sur deux manquants. Les autres vacances existant dans l'équipage sont remplies, s'il y a lieu, par des inscrits gagnant leur passage. Les inscrits embarqués comme remplaçants ou comme passagers gagnant leur passage ne comptent pas dans la proportion d'un homme par cinquante tonneaux de jauge, fixé par l'article précédent. »

Art. 8. — « Il est fait mention, sur le rôle d'équipage des navires du commerce, des noms, prénoms, qualités et fonctions des hommes y embarqués pour être rapatriés, ainsi que des conditions de leur rapatriement.

Les salaires attribués à l'homme embarqué comme remplaçant sont débattus et réglés entre le capitaine et lui, sous le contrôle de l'autorité maritime, consulaire ou coloniale. En cas de désaccord persistant entre les parties, ces salaires sont fixés au même taux que ceux de l'homme remplacé... »

Ces textes précisent clairement les conditions du rapatriement. De préférence il doit être effectué sur les bâtiments de l'Etat. Relativement aux navires de commerce, des circulaires du 22 janvier 1864 et du 12 janvier 1867 indiquent que le rapatriement ne peut avoir lieu que dans des cas exceptionnels par les paquebots-poste. La raison en est dans le coût élevé de ce moyen de transport. Mais les agents consulaires et l'autorité maritime peuvent, lorsqu'ils jugent que l'entretien des hommes à terre serait plus onéreux qu'un renvoi rapide, fût-il coûteux, user de ce mode de rapatriement. Il leur est recommandé, dans ce cas, de réclamer le consentement par écrit du correspondant de l'armateur intéressé. Sur les paquebots-poste, les rapatriés ont droit à une réduction de 30 0/0 (Cahier des charges des Compagnies, art. 33 ; *Bulletin des lois* de 1861, II, p. 88 et 101).

Le quantum des frais du rapatriement est déterminé par les art. 9 et suiv. du décret du 22 septembre 1891 :

Art. 9. — « A bord des bâtiments de l'Etat, le passage donne lieu au remboursement du prix de la nourriture suivant la table à laquelle ont été admis les rapatriés, et d'après les tarifs arrêtés par le ministre de la Marine. Le ministre peut accorder des dispenses de remboursement aux hommes rapatriés à leurs propres frais. A bord des navires du commerce français, le prix du

passage est fixé conformément au tarif de l'art. 11 ci-après, mais seulement dans la proportion ci-dessus déterminée, d'un rapatrié par cinquante ou cent tonneaux. Cette proportion dépassée, et elle ne doit l'être qu'en cas d'urgence, le prix du passage est débattu de gré à gré avant l'embarquement, pour les hommes embarqués en excédent. Ce dernier prix est inscrit au rôle d'équipage. A bord des navires du commerce étranger le prix du passage est réglé de gré à gré avec le capitaine du navire, par l'autorité maritime, coloniale ou consulaire. Ce prix doit être l'objet d'un contrat fait à double dont chacune des parties contractantes garde une expédition. A son arrivée à destination, le capitaine français est payé par les soins de l'administration de la marine du port où il aborde, sur le vu de son rôle d'équipage. Le capitaine étranger est payé sur le vu du contrat dont il est porteur. S'il l'exige, le prix du passage peut lui être payé d'avance soit par acomptes, soit en totalité. »

Pour établir le montant des indemnités auxquelles ont droit les capitaines de navires français qui effectuent des rapatriements par réquisition, l'art. 10 a divisé les gens de mer en quatre catégories.

La première catégorie comprend : les capitaines au long cours, embarqués comme capitaines ou officiers, les mécaniciens-chefs d'une machine au-dessus de trois cents chevaux nominaux, les médecins-docteurs, les commissaires.

La deuxième comprend : les maîtres au cabotage embarqués comme capitaines ou officiers, les mécaniciens chefs d'une machine de cent à trois cents chevaux nominaux, les médecins non docteurs et les subrécargues.

La troisième catégorie comprend : les capitaines au long cours embarqués comme matelots, les officiers sans brevet, les mécaniciens-chefs d'une machine au-dessous de cent chevaux nominaux, les mécaniciens en sous-ordre, les patrons brevetés commandant à la pêche de la baleine ou de la morue.

La quatrième catégorie comprend les maîtres au cabotage embarqués comme matelots, les maîtres d'équipage, matelots, novices, mousses, ouvriers mécaniciens, chauffeurs et tous autres individus provenant de l'équipage d'un navire de commerce.

Enfin, dans une cinquième catégorie sont rangés les passagers de l'ordre civil recevant la ration de l'équipage.

Les indemnités varient suivant la catégorie à laquelle appartiennent les gens de mer rapatriés ; elles sont différentes, suivant que le rapatriement est effectué à bord des navires à voile ou de navires à vapeur.

Sur les navires à voiles, le prix par homme et par jour est fixé : à 4 francs pour la première catégorie ; 3 francs pour la deuxième ; 2 fr. 50 pour la troisième ; 1 fr. 25 pour la quatrième ; 2 fr. pour la cinquième. Sur les navires à vapeur, l'indemnité correspondante à chacune des catégories est de 7 fr., 5 fr., 4 fr., 2 fr. 50 ou 4 fr. Pour les passagers de l'ordre civil ne recevant pas la ration de l'équipage, le prix est réglé de gré à gré.

Tels sont le mode du rapatriement et les frais qui incombent à l'armateur chargé de rapatrier les marins délaissés ou débarqués. Nous venons de voir, dans les divers textes cités, que le législateur chargeait l'Etat d'opérer, par le ministère des consuls ou des administrateurs de la marine, le rapatriement des gens de mer. Cette dis-

position se justifie aisément. Indépendament de la protection que l'Etat doit accorder aux gens de mer et qui exige qu'ils ne soient pas laissés sans ressources en pays étranger, l'Etat a encore un intérêt personnel à ramener en France le plus promptement possible les hommes provenant de l'équipage d'un navire de commerce, car il peut les appeler d'un moment à l'autre au service de la flotte de guerre. Il était donc de toute nécessité d'assurer d'une manière efficace le retour des marins en France, et, dans ce but, de contraindre l'armateur à exécuter l'obligation de rapatriement imposée par la loi.

Cette contrainte n'eût pas été efficace, si seuls les gens de l'équipage avaient pu demander à l'armement l'exécution de cette obligation ; aussi le législateur charge-t-il l'Etat d'opérer lui-même le rapatriement des gens de mer délaissés, soit sur ses navires, soit sur les navires du commerce, en adressant des réquisitions à cet effet, et de poursuivre ensuite le remboursement des frais occasionnés contre le propriétaire du navire. L'intervention de l'Etat est précieuse pour l'homme débarqué, car elle lui procure un rapatriement rapide et fait disparaître toutes les difficultés qui auraient pu surgir entre le marin et l'armateur, touchant l'exécution de cette obligation. Aussi, pratiquement, est-ce toujours l'Etat qui procède au rapatriement. Mais rien n'empêcherait le matelot lui-même d'agir directement contre le propriétaire du navire; s'il intentait cette action, on devrait admettre en sa faveur le privilège de l'art. 191-6° C. co., et l'on devrait encore décider que cette action serait éteinte par la prescription annale de l'art. 433 C. co. En effet bien que née de la loi, l'obligation du rapatriement doit

être considérée comme une conséquence de l'obligation de payer les loyers, dont elle forme en quelque sorte le complément. Elle doit, dès lors, bénéficier des mêmes avantages et subir les mêmes déchéances.

Mais, généralement, c'est l'Etat qui se charge du rapatriement et qui poursuit ensuite le remboursement des frais contre l'armateur. En vertu de quels principes l'Etat peut-il agir ? est-ce par application de l'art. 1166 C. civ. ? On pourrait le soutenir ; l'Etat, en procédant au rapatriement, a déboursé des sommes en faveur du matelot, il est donc devenu créancier de ce dernier et comme tel il peut intenter l'action du marin contre le propriétaire du navire.

Cette manière de voir, fait observer M. Vermond (1), ne doit pas être admise, car elle suppose l'Etat devenu créancier du matelot; or, cette assertion est inexacte, car le matelot n'est jamais, en principe, débiteur des frais de son rapatriement, sauf dans le cas où son débarquement a été occasionné par sa faute, son délit ou son crime. Si donc le matelot n'est jamais tenu à raison des frais nécessités par son rapatriement, on ne peut dire que l'Etat soit devenu créancier de ce dernier, et qu'il ait le droit d'intenter l'action de l'art. 1166 C. civ.

On pourrait alors prétendre que l'Etat, agissant contre le propriétaire du navire, trouve le principe de son action dans une subrogation aux droits du matelot. Des considérations d'équité doivent, en effet, faire admettre l'existence de cette subrogation ; le marin étant rapatrié par l'Etat, il n'a aucun intérêt à agir contre le propriétaire du navire, et, d'autre part, l'on ne saurait admettre que

(1) Vermond, p. 128.

le propriétaire du navire fût libéré de son obligation du rapatriement, par cela que l'Etat a exécuté cette obligation à sa place. L'équité commande donc une subrogation de l'Etat aux droits du matelot. Cette théorie devrait être acceptée, si seul l'intérêt des gens de mer motivait le rapatriement opéré par l'Etat ; cet intérêt existe, il est vrai, mais il n'est pas seul à motiver l'intervention de l'Etat ; nous savons, en effet, que l'Etat ramène en France les marins délaissés, surtout à raison de l'intérêt propre qu'il a d'assurer le service de ses vaisseaux.

Dès lors, il faut reconnaître avec M. Vermond (1), que « l'obligation de rapatriement imposée au propriétaire du navire existe non seulement au profit de l'homme de l'équipage, mais encore au profit de l'Etat. L'Etat a permis au propriétaire du navire d'engager pour un voyage des matelots inscrits et soumis aux appels que peut nécessiter le service de la flotte ; il a, en quelque sorte, prêté ses matelots à ce propriétaire du navire. Celui-ci, par conséquent, devrait les ramener en France, pour que, à la fin de leur engagement, ils soient à la disposition de l'Etat. Par suite, l'Etat, lorsqu'il a rapatrié le matelot, a un droit propre à exiger le remboursement des frais qu'il a dû faire. C'est donc comme créancier direct du propriétaire du navire que l'Etat peut agir; ce n'est donc pas l'action du matelot qu'il exercera soit comme subrogé, soit comme créancier invoquant l'art. 1166 C. civ. ».

De cette idée que l'Etat exerce une action propre contre le propriétaire du navire découlent des conséquences importantes :

(1) Vermond, p. 129.

Les exceptions ou moyens de défense que l'armateur aurait pu opposer aux gens de mer ne seront pas opposables à l'Etat, puisque c'est en vertu d'un droit propre qu'il agit. En actionnant l'armateur, l'Etat ne pourra pas se prévaloir des avantages attachés à l'action du matelot ou en subir les déchéances ; il ne pourra, par suite, invoquer le privilège établi par l'art. 191-6° C. co., mais, par contre, son action ne sera pas éteinte par la prescription annale de l'art. 433 C. co.

La jurisprudence est fixée en ce sens (1). En ce qui concerne la prescription annale, MM. Lyon-Caen et Renault (2) critiquent cette jurisprudence.

« La solution des tribunaux, disent-ils, est très contestable et nous croyons préférable d'appliquer la prescription annale de l'art. 433 à l'action en paiement des frais de rapatriement, quel que soit d'ailleurs le demandeur. Les frais de rapatriement sont des accessoires des loyers ; comme tels, ils sont compris dans les termes de l'art. 433. N'est-ce pas ainsi, du reste, qu'on admet que le privilège de l'art. 191-6° C. co. garantit ces frais tout comme les loyers proprement dits, encore que cette dernière disposition ne parle d'une façon expresse que des loyers ? »

Nous ne saurions partager cette manière de voir, et nous croyons que la prescription annale qui peut bien être opposée au matelot quand il réclame lui-même le montant de ses frais de rapatriement, parce que ces der-

(1) Aix, 26 juillet 1864 (D. P. 1866. 2. 198) ; Rennes, 30 août 1866 (D. P. 68. 2. 25) ; Cass., Ch. réunies, 6 fév. 1877 (S. 77. 1. 357) ; Cass., 31 décembre 1879 (D. P. 1880. 1. 133).

(2) Lyon-Caen et Renault, V, n° 416.

niers sont des accessoires des loyers, ne peut être opposée à l'Etat qui n'exerce pas l'action du matelot, mais qui agit en vertu d'un droit qui lui est propre.

Nous admettons encore les mêmes solutions, s'il s'agit de conduite de retour au lieu de rapatriement. L'Etat peut encore recouvrer les frais déboursés par lui pour reconduire dans ses foyers l'homme de l'équipage par une action propre et directe contre le propriétaire du navire.

On pourrait soutenir le contraire en invoquant le dernier alinéa de l'art. 13 du décret du 22 septembre 1891, dont nous avons déjà parlé.

En vertu de ce texte, des dérogations conventionnelles, entre armateurs et gens de mer, sont autorisées aux dispositions concernant la conduite de retour. Ce texte impliquerait donc que l'Etat n'aurait aucun droit propre en ce qui concerne la conduite, et qu'il ne pourrait agir contre le propriétaire du navire, que comme subrogé aux droits des marins, et que, si ces derniers ont renoncé au bénéfice de la conduite, il ne pourrait intenter aucune action. Cette théorie ne peut être admise ; nous avons déjà fait remarquer que la disposition de l'art. 13 du décret de 1891 ne peut être prise en considération, car, contenue dans un simple décret, elle ne peut avoir eu pour résultat de modifier les dispositions législatives antérieures de l'arrêté du 5 germinal an XII, relatives à la conduite, déclarées d'ordre public par le décret du 4 mars 1852. Le décret de 1891 n'a donc pu leur faire perdre ce caractère et l'on ne peut, dès lors, admettre les dérogations conventionnelles qu'il autorise.

§ 3. — *Comment le propriétaire du navire est-il tenu des frais du rapatriement ?*

L'obligation du rapatriement pèse, en principe, sur toute la fortune du propriétaire du navire ; il s'agit, en effet, d'une dette mise directement par la loi à sa charge. Ce propriétaire du navire sera donc tenu sur tous ses biens, alors même que le contrat d'engagement aura été passé par le capitaine seul, et il ne pourra se libérer de cette obligation par l'abandon du navire et du fret (1). Mais si tel est le principe, n'y a-t-il pas des cas exceptionnels dans lesquels l'armateur n'est pas tenu de payer les frais de rapatriement sur tous ses biens ? L'art. 258 C. co., modifié par la loi du 12 août 1885, répond à notre question, en nous faisant connaître que, s'il y a prise, naufrage, déclaration d'innavigabilité du navire, le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du fret des marchandises sauvées, sans préjudice du droit de préférence qui appartient à l'équipage pour le paiement de ses loyers.

L'art. 17 du décret du 22 septembre 1891, qui reproduit à peu près textuellement la même disposition, ajoute que la partie non couverte par les débris du navire et le fret des marchandises sauvées demeure à la charge de l'Etat. La disposition de l'art. 258 se conçoit ; en présence d'un sinistre aussi important que la prise, le naufrage, l'innavigabilité du navire, il était juste de décider que l'armateur, si éprouvé déjà, ne serait pas encore tenu,

(1) De Valroger, I, n° 259 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 417.

sur tous ses biens, de rapatrier les gens de son équipage. En renouvelant dans l'art. 258 ces restrictions à l'obligation du rapatriement, qui se trouvaient déjà prévues par l'arrêté du 5 germinal an XII, le législateur de 1885 a mis fin à une vive controverse qui avait pendant longtemps divisé la doctrine et la jurisprudence et dont il nous faut dire un mot.

L'arrêté du 5 germinal an XII portait : « En cas de naufrage des navires, le produit des débris, agrès et apparaux, et le fret sur les marchandises sauvées étant spécialement affectés aux gages des équipages et aux frais de leur retour, les officiers mariniers, matelots et autres gens de mer seront traités pour raison de la conduite dont ils auront besoin pour retourner chez eux, conformément aux dispositions du présent arrêté, tant qu'il y aura des fonds provenant desdits navires. »

Le Code de commerce, promulgué quelques années plus tard, s'était borné à inscrire dans l'art. 252 l'obligation, pour les armateurs, de fournir aux matelots la conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire; mais il gardait le silence sur les prescriptions de l'art. 7 de l'arrêté de germinal an XII. Il fallait donc conclure que ces prescriptions continuaient à s'appliquer, et qu'en cas de naufrage, si le produit des débris, agrès et apparaux, ainsi que le fret des marchandises sauvées ne suffisaient aux frais du rapatriement et de la conduite, l'Etat devait prendre à sa charge le déficit. Ce résultat devait souvent se produire, car, aux termes de l'ancien art. 259, les débris du navire et le fret des marchandises sauvées étaient avant tout affectés au paiement des loyers de l'équipage.

Les obligations de l'armateur, qui se trouvaient ainsi restreintes en cas de sinistre, furent singulièrement aggravées par le décret du 7 avril 1860. L'art. 14 du décret disposait en effet : « Les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus, provenant de l'équipage d'un navire de commerce, sont à la charge de l'armement au même titre que les loyers de l'équipage, quel que soit le mode d'engagement des hommes ; ces frais, de même que les loyers des gens de mer, sont imputés sur le navire, et, subsidiairement, sur *l'ensemble des frets gagnés* depuis que le navire a quitté son port d'armement, et n'incombent au Trésor qu'après l'épuisement de cette garantie. »

On voit quels inconvénients présentait pour les armateurs cette disposition ; un navire peut faire une série de voyages sans regagner son port d'armement, puis, s'il vient à périr, alors même qu'au moment du sinistre il n'y ait qu'un fret nul, le propriétaire du navire répond des frais de conduite sur tous les frets encaissés depuis le départ du port d'armement, frets qui le plus souvent auront été dépensés pour le service et les besoins du navire.

Les armateurs s'élevèrent contre les obligations excessives que créait pour eux le décret de 1860, et prétendirent qu'il était illégal. En vérité, si ce décret contenait une disposition de droit nouveau, il était inconstitutionnel, car, émanant du Pouvoir exécutif, il ne pouvait modifier une loi préexistante. Cette thèse fut admise par les tribunaux de commerce qui jugèrent que la disposition du décret de 1860, étant illégale, ne pouvait être appliquée. Mais la Cour de cassation, dans un arrêt rendu, toutes

Chambres réunies, le 6 février 1877 (D. 1877. 1. 114), déclara que le décret n'avait pas innové ; et que, consacrant une disposition législative antérieure, il devait en être fait application. Les réclamations que souleva cette jurisprudence furent écoutées par le législateur de 1885, qui leur donna satisfaction. Aujourd'hui donc, d'après le nouvel art. 258, en cas de prise, naufrage ou innavigabilité du navire, les frais de rapatriement ne sont dus par le propriétaire du navire que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris, et du montant *du fret des marchandises sauvées*. Et encore, sur ces sommes, l'équipage est tout d'abord admis à prélever de préférence le montant des ses loyers.

L'art. 258 ne vise que les cas de prise, de naufrage, d'innavigabilité du navire. En dehors de ce texte, peut-on admettre que, dans d'autres cas de force majeure, l'obligation du rapatriement soit restreinte, quant à son exécution, sur la valeur du navire ou de ses débris et sur le montant du fret des marchandises sauvées ? Indépendamment des dispositions spéciales relatives au rapatriement des marins malades ou blessés à bord que nous étudierons bientôt, nous croyons qu'en dehors des hypothèses expressément prévues par l'art. 258, le droit commun en matière de rapatriement doit reprendre son empire, et que, par conséquent, l'armateur sera tenu de cette obligation, mise par la loi à sa charge, personnellement et sur tous ses biens.

Telles sont les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le propriétaire du navire n'est pas tenu sur tous ses biens de l'obligation de ramener en France les gens de son équipage. Il est maintenant des cas où ce propriétaire

n'est nullement tenu de reconduire l'homme délaissé ou débarqué. Aux termes de l'art. 20 du décret du 22 septembre 1891 : « Les mêmes frais (de rapatriement) sont à la charge de l'Etat quand ils sont occasionnés par les déserteurs des navires du commerce, ou par les hommes débarqués en cours de voyage pour passer en jugement ou pour subir une peine. » Il résulte de ce texte que chaque fois que le débarquement aura été motivé par la faute, le délit ou le crime du matelot, le propriétaire du navire ne sera pas tenu de payer les frais du rapatriement. Le matelot n'est pas pour cela abandonné, l'Etat le rapatrie toujours, mais sans avoir de recours à exercer contre le propriétaire du navire. Mais, pour que l'armateur soit ainsi exonéré des frais de conduite, il faut, bien entendu, qu'il ait été constaté que le débarquement a été occasionné par la faute du matelot. C'est à l'autorité maritime chargée d'autoriser le débarquement, qu'incombe le soin d'apprécier si la faute est assez grave pour que l'armateur soit libéré de l'obligation de rapatriement. L'art. 19 du décret de 1891 dispose, à cet égard : « Si le débarquement résulte des motifs d'ordre public, ou de discipline, les autorités désignées en l'art. 1er en constatent les causes par procès-verbal en vue de fixer la responsabilité de la partie qui doit supporter les frais de rapatriement. Ce procès-verbal est établi en deux expéditions dont l'une reste entre les mains de l'autorité qui a verbalisé, et l'autre est adressée au ministre de la Marine. Si les frais de rapatriement leur paraissent devoir être mis à la charge de l'homme débarqué, ils sont prélevés sur les salaires de celui-ci. Dans le cas contraire, et si le capitaine ne consent pas à pourvoir aux frais de rapatriement, lesdits frais sont

avancés par le Trésor public, sauf poursuites ultérieures contre le propriétaire du navire. »

Ce texte donne le droit aux commandants des bâtiments de l'Etat, aux consuls généraux, vice-consuls et agents consulaires de France, à l'étranger, aux gouverneurs et aux administrateurs de la marine, dans les possessions françaises, de statuer à la charge de quelle partie doivent incomber les frais de rapatriement. On a prétendu que sur ce point le décret est illégal, et que la disposition qu'il contient ne saurait être appliquée ; qu'en effet, le jugement des contestations, en ce qui concerne les frais de rapatriement, doit, comme toutes les questions qui intéressent le contrat d'engagement, être porté devant le tribunal de commerce (art. 633 C. co.).

Cette solution cadrerait, du reste, avec ce que nous avons déjà dit relativement à l'intervention de l'autorité maritime ; nous avons fait remarquer que, si cette autorité avait un droit de contrôle sur les actes passés entre armateurs et marins, que, si, à la rigueur, on pouvait la considérer comme un juge conciliateur, elle n'avait nullement le pouvoir de trancher les différends qui s'élevaient entre les parties. En matière de rapatriement, le droit de l'autorité maritime se bornerait donc à constater les circonstances qui ont accompagné le débarquement, mais ce serait toujours le tribunal de commerce qui apprécierait si les frais de retour doivent être mis à la charge de l'armateur ou du matelot.

Cette solution est cependant douteuse, voici pourquoi : le pouvoir que le décret de 1891 attribue à l'autorité maritime, en cette matière, était consacré non seulement par les décrets de 1860 et de 1864, mais encore, par l'arrêté

du 5 germinal an XII. Or, ce dernier arrêté a force de loi, comme tous les décrets rendus sous l'empire de la Constitution de l'an VIII et n'ayant pas été attaqués dans un délai de dix jours pour cause d'inconstitutionnalité. Dès lors, ne peut-on pas dire que l'autorité maritime, représentée par les consuls, les commandants des bâtiments de l'Etat ou les administrateurs de l'inscription maritime, ait le droit de trancher, conformément à l'art. 19 du décret de 1891, les questions relatives aux frais de rapatriement? La Cour de cassation l'a ainsi pensé ; dans un arrêt du 8 mars 1832 (D. P. 1832. 1. 157), elle a déclaré que la décision d'un consul qui mettait à la charge de l'armement les frais de rapatriement d'un capitaine était obligatoire, et qu'elle ne pouvait être attaquée.

Pratiquement, cette solution est la meilleure, car, dans les cas visés par l'art. 19 du décret de 1891, une décision rapide est nécessaire ; comme le font, du reste, remarquer MM. Fournier et Neveu (1), lorsque ces hypothèses se présentent, c'est toujours avec une telle netteté que tout doute est impossible.

Lorsque l'Etat procède au rapatriement des marins délaissés par leur faute, il cherche généralement, pour se récupérer des frais du rapatriement, à les embarquer à titre de remplaçants et à se rembourser ainsi de ces frais sur leur solde. Mais il ne fallait pas que le matelot délaissé par sa faute pût trouver, à bord du navire sur lequel il est admis à titre de remplaçant, un emploi plus rémunérateur que celui qu'il avait à bord du bâtiment d'où il a dû être débarqué à raison de sa mauvaise conduite. Aussi l'art. 8

(1) Fournier et Neveu, p. 188 et 189.

du décret du 22 septembre 1891 (paragr. final) décide-t-il que si l'homme à rapatrier se trouve délaissé par sa faute, les salaires qui lui sont alloués ne peuvent excéder ceux qu'il recevait à bord du navire d'où il provient.

Telle est l'obligation de rapatriement imposée par la loi au propriétaire du navire. L'intérêt de l'Etat, aussi bien que celui des gens de mer et de leurs familles, exigeait impérieusement le retour en France et dans son quartier d'inscription de tout homme débarqué à l'étranger. C'est pour cela que le rapatriement a lieu dans tous les cas, que la dissolution du contrat d'engagement soit normale ou fortuite, fût-elle due à la faute de l'homme de l'équipage. Disons en terminant, que le rapatriement des marins délaissés à l'étranger est considéré comme une mesure de protection si importante et si indispensable, que toutes les législations l'ont prescrite et réglementée.

CHAPITRE DEUXIÈME

DISSOLUTION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT PAR CAS FORTUIT

Des événements fortuits, susceptibles de se produire d'une façon beaucoup plus fréquente dans l'industrie maritime que dans toute autre industrie, peuvent amener la dissolution du contrat d'engagement. En présence de ces événements, les droits et les obligations devaient se trouver nécessairement modifiés ; mais le législateur ne devait pas, dans ces divers cas, laisser les gens de mer sous l'empire des règles qui auraient découlé du droit commun ; il devait leur accorder une protection d'autant plus nécessaire que leur situation est plus intéressante dans les dangers et dans les risques que fait courir la navigation.

Le cas fortuit peut empêcher le navire d'effectuer ou de continuer son voyage, comme aussi il peut affecter la personne même du matelot. Les services des gens de l'équipage devenant inutiles dans les deux cas, on peut dire que le contrat d'engagement se trouve toujours résilié de plein droit, et qu'à dater du jour où les services des matelots seront inutiles, le propriétaire du navire ne sera plus tenu de ses obligations à l'égard de ces matelots. Seule l'obligation de rapatriement demeurera si le cas fortuit s'est produit en cours de route. C'est là une application pure et simple des principes généraux du droit qui est faite, du reste, par le Code de commerce

dans les art. 253 et 254 relatifs à l'interdiction de commerce et dans l'art. 258, au cas de prise, naufrage, innavigabilité du navire. Au sujet de ces dernières espèces, nous devons entrer dans quelques détails, car l'application des règles du droit commun peut paraître, en cette matière, une véritable mesure de protection à l'égard des gens de l'équipage.

SECTION PREMIÈRE

Prise, naufrage, innavigabilité du navire.

La loi du 12 août 1885, qui a modifié l'ancien art. 258 C. co., ne crée pas, à proprement parler, une mesure de faveur à l'égard des gens de mer ; elle n'admet, en quelque sorte, que l'application des règles du droit commun et de l'équité à des cas où le contrat d'engagement se trouve inopinément rompu par suite de certains cas fortuits. Mais la règle anciennement admise par l'art. 258 C. co. semblait si nécessitée par la pratique et l'intérêt de la navigation, que son abrogation peut à bon droit paraître, non pas comme un simple retour à des règles de justice et d'équité, mais bien comme une mesure de protection destinée à sauvegarder les intérêts des gens de mer.

L'ancien art. 258 déclarait qu'en cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne pouvaient prétendre aucun loyer. Cet article ne faisait guère que reproduire les dispositions de l'art. 8, t. IV, l. III, de l'ordonnance de 1681, dictées, du reste, par la tradition du droit maritime (1).

La perte du navire devait évidemment rompre l'engagement des gens de mer. Mais pourquoi les priver de tous leurs salaires dans ce cas, pourquoi faire en quelque sorte de cet événement une condition résolutoire rétroagissant au jour même de l'engagement (2) ? Une mesure si

(1) Les rôles d'Oléron édictaient déjà (art. 3) que les matelots perdraient leurs loyers quand la nef serait perdue.

(2) Douillard, p. 148.

contraire à l'équité paraissait cependant naturelle à Valin qui la justifiait en ces termes : « L'intérêt guide les hommes en général, et les gens de mer en sont plus susceptibles que d'autres ; s'ils cessaient d'avoir intérêt à la conservation du navire et de ses marchandises, au moindre péril dont ils seraient menacés ils ne songeraient qu'à sauver leur vie, sans se mettre en peine du reste. Il était donc juste et du bien public d'attacher leur fortune à celle du vaisseau. »

On présumait donc les marins infidèles à leurs devoirs. Il est aisé de se rendre compte de tout ce qu'il y avait d'injuste dans cette présomption ; car, des exemples de courage et d'héroïsme ont généralement été donnés par les équipages des navires en perdition, et la mer a de telles fortunes que les efforts des matelots sont le plus souvent impuissants pour empêcher le naufrage. Les dispositions du Code de commerce méritaient donc une réforme ; elle a été réalisée par la loi du 12 août 1885 qui a appliqué des principes moins rigoureux. D'après le nouvel art. 258 : « En cas de prise, naufrage, déclaration d'innavigabilité du navire, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessation de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé soit que la perte du navire est le résultat de leur faute ou de leur négligence, soit qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers ou les marchandises ou pour recueillir les débris. Dans ce cas, il appartient aux tribunaux de statuer sur la suppression ou la réduction du loyer qu'ils ont encourue.... »

La présomption se trouve donc aujourd'hui renversée. On présume que la perte du navire n'est pas due à la faute

des gens de l'équipage ; mais cette présomption peut être combattue, et, conformément aux principes généraux du droit, la preuve sera à la charge de ceux qui allégueront une faute de la part de l'équipage. Une pénalité unique n'a pas été déterminée pour ce cas, car la faute des matelots pouvait varier à l'infini ; le législateur a donc laissé aux tribunaux le soin d'apprécier cette faute et de fixer la peine, qui sera la réduction ou la suppression des salaires, suivant le caractère plus ou moins grand de gravité qu'elle pourra revêtir.

L'ancien art. 258 ne mentionnait pas la perte sans nouvelles du navire. La loi de 1885, qui prévoit ce cas, décide que les héritiers ou représentants des matelots engagés au mois auront droit aux loyers échus jusqu'aux dernières nouvelles, et à un mois en sus ; et que si l'engagement est au voyage, il sera dû à la succession des matelots moitié des loyers du voyage.

Le naufrage peut s'être produit au cours d'un engagement pour un voyage d'aller et retour, comment calculer alors la moitié des loyers dus à la succession des matelots engagés au voyage? L'art. 258 répond encore que, dans ce cas, « il sera payé un quart de l'engagement total si le navire a péri en allant ; les trois quarts, s'il a péri dans le retour ; le tout sans préjudice des conventions contraires ».

Ces derniers mots : « le tout sans préjudice des conventions contraires », se rapportent aux dispositions relatives au cas de perte du navire sans nouvelles. C'est ce qui résulte des travaux préparatoires de la loi ; il a été dit, en effet, lors de la discussion de la loi, que les dispositions des quatrième et cinquième alinéas de l'art. 258, qui

visent le cas de perte sans nouvelles, étant nécessairement empreintes d'arbitraire, elles ne devraient s'exécuter que dans le silence du contrat d'engagement, et que la convention des parties pourrait les modifier. Mais peut-on aller plus loin, et admettre que les gens de l'équipage pourraient, par leurs conventions, se placer sous l'empire de l'ancien art. 258, qui, en cas de naufrage, ne leur accordait le paiement de leurs salaires que sur le navire et sur fret ? Nous pensons, avec MM. Desjardins et de Valroger (1), qu'une pareille convention serait contraire à l'ordre public. Décider autrement, ce serait mettre les gens de l'équipage à la merci de l'armateur et les dépouiller de la mesure protectrice qu'a voulu leur donner le législateur de 1885. Le rapport de M. Grivart, au Sénat, montre, du reste, que des dérogations conventionnelles aux dispositions de l'art. 258 ne sont permises qu'en ce qui concerne la perte sans nouvelles: « Dans cette hypothèse, disait-il, la date de la cessation des services restant inconnue, nous avons admis, pour le règlement à intervenir entre l'armement et les représentants des marins, une sorte de forfait qui nous a semblé calculé d'une manière équitable. » C'est ce forfait qui peut être modifié par les conventions des parties, mais non les dispositions de l'art. 258-1°, qui, voulant faire cesser les résultats déplorables d'une règle surannée, auraient manqué absolument leur but, si elles avaient pu être écartées par la volonté des parties.

Il ne pourrait encore être stipulé par les gens de l'équipage que leur faute sera sans aucune influence sur le sort de leurs loyers, car les dispositions de l'art. 258 qui veu-

(1) Desjardins, V, n° 1286 ; de Valroger, V, p. 370.

lent la répression de cette faute, ont un caractère pénal et sont certainement d'ordre public. Par application de cette idée, on doit, en outre, décider que l'appréciation de cette faute devra toujours être faite par les tribunaux, et que dans le contrat d'engagement l'armateur ne pourrait s'en réserver l'appréciation, afin de fixer lui-même la réduction des salaires.

Le troisième alinéa de l'art. 258 édicte que « les matelots ne sont jamais tenus de rembourser ce qui leur a été avancé sur leurs loyers ». L'ancien texte se bornait à dire que les gens de l'équipage n'étaient point tenus de rembourser ce qui leur avait été avancé sur leurs loyers. Des termes beaucoup plus énergiques et beaucoup plus impératifs du nouvel article, on conclut que cette règle est encore une règle d'ordre public, et qu'elle doit s'appliquer, nonobstant toute convention contraire, et même dans le cas où les avances excéderaient les loyers échus au jour du sinistre (1).

Pas plus que l'ancien texte, le nouveau texte parle des marins engagés au fret ; la raison en est que, dans le cas de naufrage, ces matelots perdent naturellement leur part dans le fret ou dans la partie du fret qui n'est pas payé, soit à raison de la perte des marchandises, soit à raison de l'interruption du voyage.

Telles sont les diverses dispositions de l'art 258 C. co. ; la réforme opérée par le législateur de 1885 est souverainement juste. Comme le faisait observer M. Griolet, dans son rapport au Conseil d'Etat, si le sentiment du devoir n'était pas assez fort pour empêcher les matelots de son-

(1) Douillard, p. 152.

ger d'abord à sauver leur vie, il était peu probable que la crainte de perdre leurs loyers eût sur eux beaucoup plus d'empire. La situation malheureuse que crée toujours pour l'équipage la perte du navire sur lequel il est engagé, devait, d'autre part, toucher le législateur, surtout à une époque où le propriétaire du navire n'est plus dans la position précaire du patron d'autrefois. Grâce à l'assurance, l'armateur peut, du reste, se prémunir contre les risques de l'expédition, et il est rare, à l'heure actuelle, que les armateurs ne soient pas couverts, par des assurances, contre les risques de la navigation. Il n'y avait donc plus de raison de faire supporter par l'équipage un des risques de cette navigation, pour en affranchir l'armateur, ainsi que le décidait l'ancien art. 258, en privant les marins de tous droits aux loyers, en cas de perte entière du navire et des marchandises.

En modifiant l'art. 258, le législateur de 1885 a donc réalisé une réforme sage et heureuse pour les gens de l'équipage.

SECTION SECONDE

Maladies et blessures des gens de l'équipage.

Le cas fortuit peut affecter la personne du marin ; conformément aux principes du droit commun, le propriétaire du navire, ne pouvant plus, à dater de ce jour, obtenir un service utile de la part du matelot, doit cesser d'être tenu lui-même de ses obligations. L'application de ces principes est faite par le Code de commerce ; ainsi, l'art. 265 nous fait connaître que, si le matelot engagé au mois meurt durant le voyage, l'armateur n'est tenu à l'égard de ses représentants que des loyers dus au moment du décès. De même, si le marin est blessé à terre, ayant quitté le bord sans autorisation, les frais de traitement et de pansement demeureront à sa charge, et sa créance à raison des loyers n'existera que dans la mesure du temps où il aura servi (art. 264).

Mais, ainsi que le fait justement observer M. Vermond (1), « l'application rigoureuse, absolue, des principes du droit commun aurait été, dans bien des hypothèses, trop dure pour le matelot, qui ne s'est exposé au cas fortuit dont il est victime, qui n'en souffre, que parce qu'il a accompli son devoir, et qui, cependant, si l'on s'en tient strictement aux principes généraux, doit supporter les suites fâcheuses qui en résultent sans aucune compensation ». C'est pourquoi, écartant l'application des principes du droit commun, le législateur a fait bénéficier les marins

(1) Vermond, p. 138.

de certaines faveurs, dans des cas où il a estimé que leur situation était particulièrement intéressante.

Pour cela, il a mis à la charge du propriétaire du navire certaines obligations ; ces obligations sont d'abord relatives au cas de blessures ou de maladies des gens de l'équipage.

Nous avons déjà indiqué que, par sollicitude pour les gens de mer, le législateur ne s'en était pas absolument remis à l'armateur du soin de veiller au traitement des marins malades ou blessés ; qu'il imposait toujours de placer à bord un coffre à médicaments, et que, si le navire voyageait au long cours ou s'il était destiné à la pêche, ayant à son bord un certain personnel, il prescrivait l'obligation d'embarquer un chirurgien. Mais le législateur ne s'est pas borné à prendre des mesures préventives pour assurer aux marins les soins que pourrait réclamer leur état de santé, il leur a fait encore, en cas de maladies ou de blessures, une situation privilégiée.

Pour mieux faire comprendre le bénéfice qui résulte des dispositions que nous allons étudier, nous allons rappeler comment sont traités, d'après le droit commun, les ouvriers des industries terrestres malades ou blessés dans l'exercice de leur profession. Avant la loi du 9 avril 1898, l'ouvrier qui tombait malade ou qui était blessé avait droit à une indemnité, mais à la condition de rapporter la preuve que les blessures ou la maladie étaient dus à la faute du patron. La loi du 9 avril 1898 a complètement modifié ces règles. D'après cette loi, quelle que soit la cause de l'accident, l'ouvrier a droit à une indemnité fixée à forfait par la loi.

Les gens de mer ne bénéficient pas des dispositions de la loi du 9 avril 1898 ; leur situation est régie par les art. 262 et 263 C. co. et par la loi du 21 avril 1898 qui a créé une Caisse de prévoyance contre les accidents entre les marins français ; elle est encore régie, en dehors de ces textes spéciaux, par les règles de droit commun contenues dans les art. 1382, 1383 C. civ. Ce sont les dispositions des art. 262 et 263 C. co. qui vont, pour le moment, faire l'objet de notre étude, car nous examinerons plus loin les dispositions de la loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de prévoyance, quand nous traiterons des mesures d'assistance spéciales aux gens de mer.

Les dispositions exceptionnelles des art. 262 et 263, qui appliquent dans une certaine mesure aux gens de mer la théorie des risques professionnels, ont une origine ancienne ; les rôles d'Oléron disaient déjà à ce sujet : « Lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade en faisant le service du navire, le patron doit le mettre à terre, le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou chandelle pour l'éclairer, lui donner des serviteurs du navire ou louer une femme pour le soigner, et lui fournir les vivres comme il en aurait reçu dans le navire, s'il était en santé. Mais il ne doit rien de plus s'il ne le veut ; et, si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui fournir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison du malade qui conserve le droit d'être payé de ses loyers, et, s'il meurt, sa femme et ses héritiers ont le même droit. C'est le jugement en ce cas » (art. 7) (1).

(1) Pardessus, *Us et Coutumes*, I, p. 327.

L'ordonnance de 1597 déclarait également (art. 47) que, « si quelque matelot tombe en infirmité de maladie, il sera porté à terre et nourri tout ainsi que dans le navire; il sera servi par un autre matelot ; toutefois, le maître n'est pas obligé de l'attendre et de retarder son voyage pour lui. Que, s'il revient en convalescence, il sera payé de ses gages, tout comme s'il avait servi. »

L'ordonnance de 1681 (l. III, t. IV, art. 11) édictait, à son tour, que « le matelot qui sera blessé au service du navire ou qui tombera malade pendant le voyage, sera payé de ses loyers et pansé aux dépens du navire. »

Le Code de commerce, en mettant à la charge du propriétaire du navire certaines obligations dans le cas de maladies ou de blessures des gens de l'équipage, s'est donc conformé à la tradition. Pour déterminer ces obligations, nous distinguerons avec lui trois hypothèses.

§ 1. — *Le matelot tombe malade pendant le voyage ou est blessé au service du navire.*

Aux termes de l'art. 262-1°, « le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire ». D'après ce texte, la blessure ou la maladie contractées durant le voyage sont mises sur la même ligne; dans les deux cas, le matelot aura les mêmes droits. Mais la blessure ou la maladie peuvent se produire avant le commencement du voyage ; ici la loi établit une distinction entre la maladie et la blessure. Pour la blessure, l'art. 262 ne distingue nullement si elle est reçue avant ou après le commencement du voyage, mais, pour la maladie,

il n'en est pas de même : il faut qu'elle ait été contractée durant le voyage. Pourquoi cela ? Si l'on examine les motifs qui ont inspiré l'art. 262, on voit vite que cette distinction est rationnelle : le fondement de l'obligation imposée à l'armateur est que la blessure ou la maladie des gens de l'équipage ont été occasionnées par le service du navire. Or, si la cause d'une blessure peut toujours s'établir aisément, il n'en va pas de même pour la maladie dont la preuve est plus délicate ; il eût été, d'ailleurs, bien difficile d'admettre, comme ayant été causée par le service du navire, la maladie du matelot contractée avant le départ du navire ; les fatigues endurées avant ce départ ne peuvent, en effet, être considérées comme suffisantes pour l'avoir déterminée (1).

Pour la blessure, il suffit qu'elle soit reçue au service du navire, peu importe que ce soit avant ou après le commencement du voyage.

Ainsi le matelot blessé à bord en travaillant au chargement des marchandises, à l'équipement du navire, pourra invoquer le bénéfice de l'art. 262. Le Tribunal de commerce de Dunkerque (2) a estimé que la blessure ne pouvait être considérée comme ayant été reçue au service du navire, que lorsque le contrat d'engagement avait commencé de produire ses effets. Il a jugé, à cet égard, qu'un marin engagé et inscrit sur un rôle d'équipage, qui, la veille du jour où son embarquement devait commencer, avait été blessé à bord, alors qu'il s'y était rendu pour porter ses effets, ne pouvait être considéré comme ayant

(1) Laurin, I, p. 494 ; Desjardins, III, n° 724 ; de Valroger, II, n° 596.
(2) Dunkerque, 18 juin 1901 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1901-1902, p. 56).

été blessé au service du navire, son engagement n'ayant pas commencé à courir.

Un matelot qui serait blessé à bord par un passager pourrait-il invoquer le bénéfice de l'art. 262 ? M. de Valroger fait remarquer que, si la négative devrait être admise en vertu des principes du droit commun, l'affirmative s'impose en vertu de la disposition générale de de l'art. 262. Ce matelot pourra donc réclamer ses frais de traitement et ses loyers.

Passons maintenant au cas de maladie. Il faut, avons-nous dit, que le matelot tombe malade pendant le voyage pour qu'il puisse se prévaloir des dispositions de l'art. 262. Qu'entendre par ces mots « pendant le voyage » ? M. Filleau (1) a soutenu que, pour le marin, le voyage est censé commencé à partir du jour où il est inscrit sur le rôle de l'équipage ; il a invoqué, à cet égard, l'art. 252 C. co., qui, parlant de la rupture du voyage avant le départ, implique par là même que, vis-à-vis du marin, le voyage est déjà commencé ; il a encore invoqué l'art. 270, qui défend de congédier sans motif le matelot après la clôture du rôle.

Dans un arrêt du 31 janvier 1854, la Cour de cassation a condamné cette doctrine, en décidant avec raison, ce nous semble, que l'inscription d'un marin au rôle d'équipage ne constituait pas le navire en cours de voyage. Nous croyons que si le marin tombe malade après la clôture du rôle, mais avant le départ effectif du navire, il ne pourra invoquer les dispositions de l'art. 262 C. co.; mais nous ne croyons pas que la maladie ne puisse être

(1) Filleau, p. 93.

considérée comme postérieure au départ que si elle survient plus de vingt-quatre heures après la sortie du port, ainsi que le voulait Valin (1). Ce serait ajouter au texte de loi. Maintenant, suffit-il que le navire ait quitté le port ? M. de Valroger (2) fait remarquer qu'il serait difficile de considérer qu'il y a voyage, alors que le navire est encore mouillé sur la rade du port de départ, et il admet que le voyage ne commence vraiment que lorsque le navire a levé l'ancre pour prendre définitivement la mer. Il est bien évident que si le marin a déjà navigué et s'il tombe malade dans un port où le navire fait escale, il pourra invoquer le bénéfice de l'art. 262 C. co. (3).

L'engagement du matelot peut avoir pris fin ; peut-il alors, en prétextant que sa maladie remonte au temps du voyage, exiger de l'armateur ses frais de traitement ? M. de Valroger, s'en tenant au texte de loi, se prononce pour la négative, en disant qu'on ne peut dire de ce marin qu'il est tombé malade durant le voyage. M. Desjardins estime que l'on ne doit pas interpréter d'une manière si stricte les dispositions de l'art. 262, et que les frais de maladie devraient incomber au propriétaire du navire, s'il était nettement constaté que la maladie a commencé pendant le voyage ; mais cet auteur exige que cette constatation soit établie avec une évidence absolue.

Le matelot pouvait, au moment où il s'embarquait, être atteint déjà d'une maladie ; cette maladie se développe en cours du voyage : peut-il se prévaloir de l'art. 262 ? Nous ne le pensons pas, car la loi n'oblige le

(1) Valin, I, p. 687.
(2) De Valroger, II, n° 596. — En ce sens : Desjardins, III, n° 724.
(3) Rouen, 7 février 1881 (D. 1882. 2. 25).

propriétaire du navire à soigner les gens de son équipage tombés malades durant le voyage, que parce qu'elle présume que la maladie est occasionnée par une cause postérieure au départ. Si donc l'armateur peut apporter la preuve que le matelot était déjà atteint de la maladie qui a reparu dans le voyage, il ne sera pas tenu de le soigner. Cette solution n'est, d'ailleurs, pas injuste à l'égard du marin qui, se sentant malade avant le commencement du voyage, a commis l'imprudence de s'embarquer (1).

Dans un arrêt rendu le 24 décembre 1879 (2), la Cour de Rouen a posé en principe qu'un armateur est non recevable à prouver l'état maladif d'un capitaine avant le départ, par cela seul qu'il n'avait pas fait de réserves à cet égard, dans le rôle d'équipage. M. de Valroger rejette le système de la Cour, car, dit-il avec juste raison, l'absence de réserves peut fournir une présomption de fait contre l'armateur, mais elle ne saurait constituer une fin de non-recevoir.

Les maladies dont se trouvent atteints les gens de l'équipage durant le voyage peuvent enfin avoir pour cause leur débauche ou leur inconduite. Il est hors de doute qu'ils soient, dans ce cas, déchus du droit d'invoquer l'art. 262, car ils sont alors indignes de l'avantage accordé par ce texte. La jurisprudence a eu à se prononcer à cet égard, relativement aux maladies syphilitiques, et elle a refusé, dans ce cas, l'application de

(1) Le Havre, 20 janvier 1894 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1894-1895, p. 222).

(2) D. P. 1880. 2. 233.

l'art. 262 (1). M. Filleau veut distinguer du cas où la maladie syphilitique contractée durant le voyage ne peut donner lieu à l'application de l'art.262, celui où la maladie, étant ancienne, a reparu durant la traversée. Nous ne croyons pas devoir admettre cette distinction, qui aurait pour résultat de mettre à la charge du propriétaire du navire les frais de traitement d'une maladie dont la cause serait antérieure au départ du navire.

La maladie peut encore atteindre le marin au moment où il est rapatrié ; peut-on dire alors qu'il tombe malade durant le voyage et doit-on appliquer l'art. 262 ? L'affirmative s'impose, car le matelot doit être réputé en voyage jusqu'à son retour au port d'armement du navire.

Les frais de traitement doivent donc être supportés par le propriétaire du navire (2), mais si ce matelot était employé à bord du navire qui le rapatrie en qualité de remplaçant, les frais resteraient, dans ce cas, à la charge du second navire (3).

En résumé, les gens de mer peuvent invoquer les dispositions de l'art. 262 toutes les fois qu'ils sont blessés au service du navire ou qu'ils tombent malades durant le voyage, pourvu que la maladie n'ait pas eu pour cause leur débauche ou leur inconduite.

De quelles obligations est tenu le propriétaire du navire à l'égard des gens de son équipage malades ou blessés ?

I. L'armateur est tout d'abord tenu de subvenir aux frais de traitement ; il doit de plus rapatrier le

(1) Marseille, 16 octobre 1862 (*Rec. Mars.*, 1862. 1. 311).
(2) Trib. com. de Marseille, 27 juin 1832 (*Rec. Mars.*, 1832. 1. 263).
(3) Trib. com. de Marseille, 10 août 1863 (*Rec. Mars.*, 1863. 1. 243).

matelot, s'il a dû être laissé à terre. — L'ancien art. 262 laissait à la charge de l'armement tous les frais de traitement jusqu'à complète guérison du matelot malade ou blessé. Des charges fort lourdes étaient ainsi établies à l'encontre du propriétaire du navire qui, si le marin avait dû être débarqué, devait encore le rapatrier. Ces charges ont été allégées quelque peu par la loi du 12 août 1885 qui a modifié l'art. 262.

D'après le nouvel art. 262, le capitaine peut, en effet, si le matelot a été laissé à terre, se libérer de tous frais de traitement ou de rapatriement, en versant entre les mains de l'autorité française une somme à déterminer d'après un tarif arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être révisé tous les trois ans.

Le décret du 24 décembre 1896 a fixé le tarif des frais de traitement et de rapatriement. Disons de suite que le versement au Trésor de la somme représentative des frais de traitement et de rapatriement est absolument facultatif pour le capitaine, qui peut, s'il estime le forfait trop désavantageux, en refuser l'application. Dans ce cas, si le matelot a été débarqué, l'Etat fait l'avance des frais de traitement et de rapatriement, et, en poursuit ensuite le recouvrement contre le propriétaire du navire (art. 4 du décret du 22 septembre 1891, modifié par le décret du 24 décembre 1896).

Si le capitaine verse, au contraire, le montant des frais établi par le tarif, il affranchit le propriétaire du navire de toute responsabilité ultérieure.

Le versement des frais de traitement est inséparable de celui des frais de rapatriement, car la loi établit un forfait. Le propriétaire de navires à service régulier ne pourrait

donc pas, s'engageât-il à effectuer le rapatriement d'un homme délaissé en cours de voyage, être autorisé à ne verser à l'autorité française que le montant des frais d'hospitalisation dudit matelot malade, à l'exclusion de ceux de rapatriement.

Le mode normal de paiement de ces frais s'opère par la remise au Trésor d'une valeur à trente jours de vue sur le propriétaire du navire auquel appartient le matelot blessé ou malade. Il en est délivré reçu au capitaine ; ce reçu mentionne toutes les indications propres à établir l'identité de l'individu débarqué, la maladie dont il se trouve atteint, la date de son débarquement. Le versement étant opéré, l'Etat ne peut plus exercer aucun recours contre le propriétaire du navire ; le capitaine ne pourrait également exercer un recours, en prétextant que les frais de traitement et de rapatriement ont été inférieurs aux prévisions du tarif. Pour établir le forfait de ces frais de traitement et de rapatriement, le décret du 24 décembre 1896 a divisé les gens de mer en quatre catégories. Des tableaux annexés audit décret ont évalué la durée moyenne des jours d'hospitalisation suivant la nature des blessures ou des maladies en France ou dans les ports étrangers. On peut donc aisément se rendre compte, par un simple calcul, des frais de traitement de tout homme débarqué (1). Nous n'insisterons pas davantage sur ce point qui ne présente aucune difficulté.

Nous avons dit que le capitaine pouvait prendre directement à sa charge les frais de traitement et de rapatriement, s'il trouvait désavantageux le forfait établi par le

(1) Décret du 24 décembre 1896 (*Pandectes françaises périod.*, 1897. 3. 52) ; *Pandectes françaises*, v° *Marins*, n°s 471 et suiv.

décret de 1896. Les frais de traitement sont alors dus, en principe, jusqu'au jour du rétablissement complet de l'homme malade. Mais le matelot peut se trouver atteint d'une maladie ou d'une infirmité incurable. Le propriétaire du navire sera-t-il alors déclaré indéfiniment responsable de toutes les conséquences de cette maladie ?

Du jour où la maladie est devenue incurable, dit M. Filleau (1), les obligations du propriétaire du navire cessent. Cette formule, fait observer M. Desjardins (2), est peut-être trop absolue ; nous pensons, avec cet auteur, que si l'obligation de l'armateur subsiste alors même qu'on n'a pas d'espoir de guérison, elle disparaît du jour où l'on se trouve non plus en présence d'une maladie aiguë exigeant les soins du médecin, mais d'une infirmité chronique irremédiable. Si la loi veut, en effet, que le marin malade ou blessé soit traité aux dépens du navire, elle n'accorde pas à ce marin une pension pour infirmités. La jurisprudence est fixée en ce sens : « Attendu, dit un arrêt de la Chambre des requêtes du 24 juillet 1894 (3), que, quant au traitement, l'arrêt attaqué a décidé à bon droit que l'obligation de l'armateur cesse lorsque la maladie est jugée incurable ; qu'en effet, dans la prévision de l'art. 262 C. co., il s'agit de procurer au marin les soins nécessaires pour amener son rétablissement, mais non de lui assurer une pension viagère lorsque tout espoir de guérison est perdu. »

Quant aux frais de traitement considérés en eux-mêmes, il semble bien que l'armateur ne doive que ces frais de

(1) Filleau, p. 215.
(2) Desjardins, III, n° 725.
(3) D. P. 1896. 1. 129.

traitement usuels, et non ces frais de traitement tout spéciaux, comme le serait, par exemple, une saison thermale.

M. de Valroger (1) fait observer qu'il ne faut pas pousser à l'extrême les obligations assez lourdes que l'art. 262 impose aux armateurs. « Nous ne dirons pas, ajoute-t-il, comme au temps des rôles d'Oléron, que le marin ne peut pas réclamer une nourriture plus délicate que celle qu'il avait à bord ; il a droit aux soins médicaux et aux médicaments reconnus nécessaires, mais l'obligation de l'armateur ne va pas au delà. » Le Tribunal de commerce de Marseille (2) a décidé qu'on ne pouvait imposer au propriétaire du navire que les frais de traitement usuel et non ceux d'une saison thermale.

Pratiquement, pour écarter toute responsabilité de la part du propriétaire du navire, le capitaine fera bien d'accepter le forfait du décret du 24 décembre 1896, qui a eu surtout pour but de mettre fin aux difficultés que nous venons d'examiner et auxquelles donnait naissance l'ancien art. 262 C. co.

Mais les sommes déterminées dans le tarif qui doivent être versées à l'Etat pourraient-elles être remises directement par le propriétaire du navire au matelot malade ou blessé, et ce propriétaire se trouverait-il dès lors affranchi de toute obligation ? Le Tribunal du Havre (3), devant qui la question s'est posée, a jugé que le propriétaire d'un yacht de plaisance se libère valablement vis-à-vis du matelot délaissé hors de France pour cause de maladie, en lui offrant la somme représentative des frais

(1) De Valroger, II, n° 599.
(2) Marseille, 23 octobre 1876 (*Rec. Marseille*, 1876. 1. 286).
(3) *Revue internat. de Droit marit.*, 1898-1899, p. 798.

de traitement et de rapatriement fixée par le décret du 24 décembre 1899, et cela, quelles que soient les dépenses causées par la maladie dudit matelot.

Ce jugement, croyons-nous, a mal interprété l'art. 262 C. co. et le décret du 24 décembre 1896. Si ces textes permettent au propriétaire du navire de se libérer de tous les frais de traitement et de rapatriement par le versement d'une somme fixée à forfait, c'est parce que l'Etat prend dès lors à sa charge le montant de ces frais, quelque élevés qu'ils puissent être. Il faut donc que le paiement de ces sommes soit effectué non pas au matelot lui-même, mais à l'autorité française chargée d'assurer le traitement et le rapatriement du marin délaissé. En allégeant les obligations du propriétaire du navire, le législateur de 1885 n'a voulu nullement priver les marins malades ou blessés des soins nécessités par leurs blessures ou leurs maladies, mais il a chargé l'Etat de subvenir aux frais qu'elles entraîneraient, alors que ces derniers seraient plus élevés que ceux réclamés au propriétaire du navire.

Le propriétaire du navire ne verrait donc pas sa responsabilité à couvert, s'il payait le forfait entre les mains du matelot délaissé pour cause de blessures ou de maladies ; c'est à l'autorité française que ce paiement doit être effectué, l'art. 262 C. co. et l'art. 4 du décret du 24 décembre 1896 sont, du reste, formels sur ce point.

II. **Non seulement le propriétaire du navire doit traiter le matelot malade ou blessé, mais il doit encore lui payer ses loyers.** — Jusqu'à quel moment cette dernière obligation incombe-t-elle à l'armateur ? L'ancien art. 262 gardant le silence sur ce point, il était

généralement admis que les loyers étaient dus jusqu'au jour où devait prendre fin l'engagement des gens de mer malades ou blessés, à moins qu'ils ne fussent rétablis avant cette époque, et qu'ils n'eussent trouvé un nouvel engagement à contracter (1).

Il en résultait des obligations fort lourdes pour le propriétaire du navire, car ce dernier pouvait ainsi être tenu de payer pendant de longs mois des loyers à des hommes ne lui rendant aucun service.

La loi de 1885 a encore allégé sur ce point les charges de l'armement.

L'alinéa 3 de l'art. 262, modifié par la loi de 1885, dispose, en effet : « Les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Toutefois, la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués ne pourra dépasser, en aucun cas, quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre. »

Ainsi l'art. 262 pose en principe que les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à son rétablissement, ou jusqu'à ce qu'il ait trouvé un nouvel engagement, sans que toutefois ils ne puissent dépasser quatre mois à dater du jour où il a été débarqué. Cette dernière restriction allège les charges du propriétaire du navire dans le cas où le voyage du navire doit durer plus de quatre mois depuis le délaissement de l'homme malade. Mais le navire peut être désarmé avant l'expiration de

(1) Caen, 4 août 1857 (D. 1857. 1. 341).

ce délai de quatre mois. L'armateur sera-t-il alors tenu de payer au marin ses loyers jusqu'à l'expiration de ce délai de quatre mois, ou bien, au contraire, ne devra-t-il les loyers que jusqu'à l'époque du désarmement du navire ?

La Cour de cassation, qui a eu à résoudre la question, a estimé que, si les loyers des gens de l'équipage ne peuvent, en vertu de l'art. 262, être payés pendant une période excédant quatre mois, du moins, dans cette limite, les loyers doivent toujours être payés, sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant que la maladie a pris fin avant ou après le désarmement du navire.

« Attendu, dit l'arrêt du 7 janvier 1895 (1), qu'aux termes de l'art. 262 modifié par la loi du 12 août 1885, les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés, s'il a été rapatrié avant son rétablissement, jusqu'à ce qu'il soit rétabli, sans, toutefois, que cette période puisse dépasser quatre mois ; que la loi ne distingue pas suivant que la maladie a pris fin avant ou après le désarmement du navire ; qu'en cette matière spéciale le droit aux salaires n'est pas corrélatif aux services rendus, et que l'obligation de l'armateur est subordonnée non à la fin du voyage, mais à la fin de la maladie du matelot dans la limite fixée par l'art. 262. » MM. Lyon-Caen et Renault (2) partagent cet avis : « La restriction apportée par l'art. 262 permet, disent-ils, d'admettre, sans que l'armateur s'en trouve chargé outre mesure, que les loyers sont dus jusqu'au rétablissement, alors même qu'il serait postérieur

(1) D. P. 1896, 1. 209.

(2) Lyon-Caen et Renault, V, n° 460, et l'article de M. Lyon-Caen dans la *Rev. crit. de Législation et de Jurisprud.*, 1896, p. 494 et 495.

au désarmement mettant fin au voyage pour lequel les gens de mer s'étaient engagés. »

Cette solution, qui est éminemment favorable aux marins, a été critiquée non sans quelque raison, semble-t-il. Sous l'empire de l'ancien art. 262, en effet, la doctrine et la jurisprudence étaient d'accord pour admettre que les loyers étaient dus au matelot malade ou blessé jusqu'à l'expiration du contrat d'engagement, à moins que la maladie n'eût pris fin, ou que la blessure ne fût consolidée avant cette époque. Il n'avait jamais été soutenu que les loyers pussent être dus après l'expiration du contrat d'engagement. Or, quel a été le but de la loi de 1885 ?

Elle a voulu alléger les charges incombant au propriétaire du navire, et, pour cela, elle a restreint à une durée de quatre mois la période durant laquelle ce propriétaire, bien que ne profitant plus des services du matelot, serait quand même tenu de lui solder ses gages. Mais, si l'on interprète cette partie de la loi en ce sens que le propriétaire sera toujours tenu dans cette limite, alors même que le contrat d'engagement aura pris fin, on arrive à donner une solution toute contraire à l'esprit de la loi, qui a voulu diminuer et non aggraver les charges de l'armement. Les loyers des gens de l'équipage ne peuvent, en outre, être dus qu'en vertu du contrat d'engagement ; si l'on admet que ces loyers sont dus même après l'expiration de ce contrat, c'est une véritable indemnité que l'on accorde au matelot malade ou blessé, car une créance ne peut survivre au contrat qui lui a donné naissance, et

dès que le contrat d'engagement a pris fin il ne peut plus être question de loyers à payer au matelot (1).

Nous croyons cette deuxième opinion plus conforme à l'esprit de la loi, et, bien qu'elle soit désavantageuse aux gens de l'équipage, nous l'acceptons. Selon nous, l'armateur ne serait donc tenu de payer les loyers du matelot malade ou blessé que jusqu'à l'expiration de l'engagement si le marin n'était pas rétabli avant cette époque, alors même que l'engagement prendrait fin avant le délai de quatre mois fixé par l'art. 262.

Quoi qu'il en soit, la restriction apportée par l'art. 262 ne doit être admise que si le matelot a été laissé à terre ; le texte est formel sur ce point.

Si donc le marin était soigné à bord, on devrait décider qu'il sera payé de ses gages jusqu'à son complet rétablissement, ou, du moins, jusqu'à l'expiration du contrat d'engagement.

III. **Qui peut se prévaloir de l'art. 262 ?** — On admet généralement que le bénéfice de l'art. 262 peut être invoqué par tous les gens de mer, par les officiers et le capitaine comme par tout autre homme de l'équipage. Le mot *matelots* employé par cet article est en effet pris dans un sens générique et l'avantage qu'il concède doit, conformément à l'art. 272 C. co., s'appliquer à tout membre de l'équipage. A l'égard du capitaine, il a même été jugé, avec raison croyons-nous, que s'il est copropriétaire du navire, il pourra se prévaloir de l'art. 262 et faire solder ses frais de traitement par les autres copro-

(1) Dissertation de M. Blondel (S. 1897. 1. 498).

priétaires seuls, la double qualité qu'il possède ne pouvant autoriser les autres copropriétaires à laisser à sa charge une partie des frais de maladie, le capitaine ayant le droit, en tant que marin, d'invoquer l'art. 262 (1).

Les gens de l'équipage peuvent se prévaloir de l'art. 262, quel que soit le mode de leur engagement, qu'ils soient engagés à salaires fixés ou à profit éventuels ; l'art. 262 a, en effet, une portée générale et ne distingue pas entre les divers modes d'engagement (2).

En se basant encore sur la portée générale de l'art. 262, le Tribunal de commerce du Havre (3) a décidé que le matelot engagé à la journée et blessé au service du navire avait droit au traitement, et pouvait, s'il n'était pas rétabli dans les quatre mois après la blessure, obtenir dans cette limite le paiement de ses loyers. Le même tribunal (4) a jugé que cet avantage appartenait aussi bien aux matelots embarqués sur un bâtiment de plaisance qu'à ceux embarqués sur un navire de commerce.

La même solution doit-elle être donnée pour les embarcations à la petite pêche montées par deux ou trois hommes et qui regagnent le port chaque jour ? M. Filleau (5), tout en reconnaissant que la loi ne distingue pas, déclare qu'on ne pourrait se conformer sans regret aux prescriptions de l'art. 262 ; qu'on ne parviendrait

(1) Caen, 3 février 1873 (D. 1874. 5. 48).

(2) Cass., 19 février 1872 (D. 1872. 1. 33) ; 31 mai 1886 (D. 87. 1. 163) ; 8 mars 1899 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1899-1900, p. 419).

(3) Havre, 6 juillet 1892 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1892-1893, p. 84).

(4) Havre, 7 juin 1899 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1898-1899, p. 798).

(5) Filleau, p. 212 et suiv.

autrement à accorder aux pêcheurs malades ou blessés le bénéfice de l'art. 262, qu'en amoindrissant le gain à peine suffisant pour la subsistance de la famille du propriétaire du bateau de pêche.

Ces considérations sont, il est vrai, très justes, mais elles doivent être repoussées en présence du texte qui ne distingue pas.

Doit-on appliquer l'art. 262 aux employés civils engagés à bord des bâtiments ?

Nous ne le croyons pas ; en employant le mot *matelots*, le législateur a montré que la mesure de protection qu'il concédait ne visait que les gens de mer. Pour étendre cette mesure aux employés civils du bord, il faudrait supposer l'existence d'une convention tacite intervenue avec l'armateur par laquelle il leur serait accordé la protection dont bénéficient seuls les matelots.

Nous avons dit que les marins engagés à profits éventuels avaient droit au bénéfice de l'art. 262 ; mais, en ce qui les concerne, s'élève une question délicate à résoudre. Un matelot engagé au fret tombe malade, ses frais de traitement et ses loyers sont-ils à la charge du navire seul ou bien doivent-ils être prélevés sur le fonds commun ? Nous ne parlons pas des frais de rapatriement sur lesquels il ne saurait plus y avoir de doute depuis le décret du 22 septembre 1891, l'art. 16 de ce décret déclarant que, « dans les armements à la part ou au fret, les parts de l'équipage, considérées comme salaires, sont indemnes desdits frais ».

Mais la question demeure pour les frais de traitement et pour les loyers. M. Laurin, pensant qu'il y avait entre l'armateur et l'équipage engagé au fret une société,

trouve qu'il serait exorbitant de faire peser sur l'armateur seul des dépenses qui se rattachent intimement à l'expédition et qui, par conséquent, doivent être prélevées sur le fonds commun. Nous avons déjà indiqué qu'il fallait considérer l'engagement au fret comme constituant un louage de services et non une société; nous n'acceptons donc pas l'opinion de M. Laurin, qui est, du reste, absolument contraire au texte de l'art. 262. Cet article édicte que le matelot sera traité et pansé aux dépens du navire ; il indique donc que les frais de traitement doivent être supportés par le propriétaire du navire seul.

Si l'on prélevait ces frais sur le fonds commun, ce serait, en réalité, faire supporter au marin malade une partie des frais de maladie ; or, ce résultat est inadmissible.

Le matelot doit, en outre, être payé de ses loyers ; si l'un d'eux tombe malade, comment se réglera la part des autres dans le profit ? Supposons que, dans un armement à la pêche, les produits de cette pêche atteignent la valeur de 4.000 francs, somme qui doit, d'après la convention, être partagée en parts égales entre l'armateur et l'équipage, soit 2.000 francs pour chacune des parties. L'équipage, qui se composait de dix hommes, se trouve réduit à neuf hommes, par suite de la maladie de l'un des matelots. Comment s'opérera le règlement? M. Desjardins estime que la part revenant aux matelots sera réglée comme s'il n'y avait pas eu de malade. L'armateur gardera donc 2.000 francs et les 2.000 francs restant se partageront entre les hommes de l'équipage, y compris le malade. M. Desjardins justifie son système, en disant qu'il n'a pu entrer dans les prévisions du législateur, que la maladie d'un matelot constituât l'armateur débiteur

d'un loyer, qui, sans la maladie, devrait naturellement être prélevé sur les produits de l'expédition. L'équipage, dit-il, empocherait définitivement, sans aucun motif, une somme qui ne lui revient pas. L'administration de la marine ne voudra pas, sans doute, laisser l'armateur se dégager de la responsabilité que la loi fait peser sur lui, mais, s'il est actionné, il sera subrogé contre les matelots, véritables débiteurs de l'homme malade (1).

Ce système, qui paraît équitable et qui est d'une application facile, ne doit pas, selon nous, être admis ; il contredit en effet l'art. 262, qui dispose formellement que le matelot blessé ou malade est payé de ses loyers aux dépens du navire, Nous croyons donc que la part proportionnelle du fret, à laquelle a droit le matelot durant sa maladie, devra être supportée uniquement par l'armement ; et ce résultat n'est pas injuste, car, par le fait de l'absence de leur camarade, les autres hommes de l'équipage ont subi un surcroît de travail dont il leur est dû rémunération.

Le matelot malade ou blessé peut avoir été remplacé ; il est bien évident que l'on ne pourra, dans ce cas, déduire de la part revenant au matelot malade, celle revenant au remplaçant, sinon on priverait le marin malade du bénéfice de l'art. 262. Mais les bénéfices de l'expédition devant être partagés entre le navire et l'équipage, nous pensons, avec M. Filleau, que l'équipage, profitant des services du nouvel engagé, devrait partager avec lui cette part des bénéfices, proportionnellement à son temps de service.

Telles sont les diverses dispositions favorables édictées par le législateur en faveur des gens de l'équipage

(1) Desjardins, III, n° 726.

atteints de maladie durant le voyage ou blessés au service du navire. De l'étude que nous en avons faite nous avons pu voir qu'elles dérogeaient, sous deux rapports, au droit commun contenu dans les art. 1382 et 1383 C. civ. Elles assurent d'abord aux marins malades ou blessés le paiement de leurs gages, alors qu'ils ne rendent plus de services au propriétaire du navire, et elles obligent ce dernier, alors même qu'il n'a aucune faute à se reprocher, à servir au matelot des dommages-intérêts au moins jusqu'à concurrence des frais de pansement et de traitement. L'armateur est si bien tenu de cette obligation qu'il ne pourrait s'y soustraire en apportant la preuve que la maladie ou la blessure a été occasionnée par un cas fortuit. Mais si la blessure ou la maladie sont causées par la faute de l'armateur, nul doute que les marins ne puissent prétendre à des dommages-intérêts plus considérables que ceux prévus par l'art. 262, qui seront évalués suivant la perte éprouvée et le gain manqué (1). « Ce droit, disent MM. Lyon-Caen et Renault, appartient aux travailleurs blessés dans leur travail, quand ils dépendent d'une industrie non soumise à la loi du 9 avril 1898, pourvu, d'après la jurisprudence, qu'ils prouvent que la blessure est due à la faute du patron. Il serait exorbitant que les gens de mer, en faisant cette preuve, ne fussent pas placés dans une situation aussi favorable. Cela serait, du reste, contraire à l'esprit de nos lois qui ordinairement favorisent plus les gens de mer que tous les autres travailleurs. L'art. 262 n'a pas pour but d'établir un forfait nuisible ou

(1) Cass., 3 mai 1887 (S. 1887. 1. 209) ; Trib. du Havre, 6 juillet 1892 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1892-1893, p. 84) ; Cass., 24 juillet 1894 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1894-1895, p. 387).

avantageux selon les circonstances pour les gens de mer, comme l'a fait la loi du 9 avril 1898 pour les ouvriers de certaines industries. Du reste, la preuve qu'il n'y a pas là un forfait résulte de ce que l'indemnité est tout à fait temporaire, encore que les gens de mer puissent être atteints d'une incapacité de travail de très longue durée ou même permanente (1). »

Les obligations imposées au propriétaire du navire ayant été édictées dans le but de protéger les gens de mer, il fallait, pour assurer leur efficacité, que le propriétaire ne pût s'en décharger au moyen d'une convention. Aussi les dispositions de l'ancien art. 262 et celles des art. 263, 265 étaient-elles déclarées d'ordre public par le décret du 4 mars 1852. Il n'est pas douteux que ce caractère appartienne aux règles nouvelles de ces articles ; elles ne sont, en effet, que le développement des anciens textes avec quelques additions on quelques modifications. On doit donc décider que les gens de l'équipage ne pourraient pas valablement renoncer au bénéfice des dispositions des art. 262, 263, 265 C. co. et que, toute convention qui restreindrait, même sans les supprimer, les obligations mises par la loi à la charge du propriétaire du navire devrait être déclarée nulle et de nul effet.

M. de Valroger (2) admet pourtant que le taux des loyers du matelot peut être réglé d'avance pour le cas où une maladie l'empêcherait de remplir son service et cet auteur cite un arrêt de la Cour de Rouen du 24 décembre 1879 (3) qui a implicitement admis la validité d'une telle

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 460 *bis*.
(2) De Valroger, II, n° 604.
(3) D. P. 1880. 2. 233.

convention. M. Desjardins est également du même avis, mais il déclare que les tribunaux ne devraient tenir aucun compte de la convention, si elle avait pour résultat de réduire les salaires d'une façon dérisoire.

Reconnaître avec ces deux auteurs la validité de pareilles conventions, c'est admettre en cette matière le principe de la liberté des conventions ; or, selon nous, ce principe ne peut intervenir ici en présence de la disposition formelle du décret-loi du 4 mars 1852 qui a rangé les art. 262, 263 et 265 parmi les dispositions d'ordre public auxquelles il est interdit de déroger.

§ 2. — *Le matelot est blessé en combattant.*

Le matelot peut être blessé en combattant contre les ennemis ou contre les pirates. Ses droits sont alors les mêmes que lorsqu'il est blessé au service du navire. Mais, comme le matelot s'est exposé dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, l'art. 263, après avoir indiqué qu'il est traité, pansé et rapatrié de la même manière qu'en l'article précédent, ajoute : « aux dépens du navire et du chargement. »

Les dépenses de traitement et de rapatriement sont donc classées par la loi en avaries communes ; bien entendu, pour qu'il en soit ainsi, il faut que, grâce à la défense du matelot, le navire et la cargaison aient été sauvés. Il n'y a avarie commune, en effet, que si un résultat utile a été obtenu.

L'art. 263 ne mentionne pas les loyers, mais il est évident que, conformément à l'art. 262, le matelot blessé en combattant continuera à les gagner. Mais, ces loyers

devront-ils, comme les frais de traitement, être classés en avaries communes ? Bien que l'affirmative ait été soutenue, nous pensons, avec la majorité de la doctrine, que les loyers doivent être supportés par l'armateur seul. L'art. 263 ne parle pas, en effet, des loyers, et l'art. 400-6° C. co. ne classe en avaries communes que les loyers du matelot pendant la détention. Cette solution manque peut-être de logique, mais, en présence de ces textes, il est difficile d'admettre que les loyers seront supportés par le navire et le chargement.

Le projet de 1867, art. 265-2°, faisait disparaître cette anomalie.

L'art. 263, nous l'avons dit, est une des dispositions déclarées d'ordre public par le décret-loi de 1852. Mais cet article n'a été déclaré tel que dans l'intérêt des gens de l'équipage. Rien n'empêcherait chargeurs et armateurs de convenir que, dans leurs rapports, il sera dérogé aux dispositions de l'art. 263. Mais, cette convention, parfaitement valable entre ces personnes, ne pourrait être opposée aux gens de l'équipage, et, ces derniers auraient toujours le droit d'actionner, pour le paiement de leurs frais de traitement classés en avaries communes, toutes les personnes tenues d'après le règlement d'avaries.

§ 3. — *Le matelot est blessé à terre.*

L'art. 264 C. co. est ainsi conçu : « Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses traitement et pansement sont à sa charge ; il pourra même être congédié par le capitaine. Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps

qu'il aura servi. » Cet article apporte une exception au principe contenu dans l'art. 262, qui veut que le marin blessé ou malade pendant la traversée soit traité aux dépens du navire. Cette exception se justifie aisément. Le marin, ayant quitté le bord sans autorisation, a commis une faute ; il est donc équitable qu'il en subisse toutes les conséquences.

L'art. 264 ajoute que le capitaine pourra même congédier ce matelot, et que, dans ce cas, ses gages ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi. Si le capitaine n'use pas de cette faculté, s'il garde à bord le marin blessé par sa faute, devra-t-il continuer à lui payer ses salaires, ou bien ces derniers cesseront-ils de courir tant que le marin n'aura pas repris son service? M. de Valroger (1) pense que le capitaine continuera à être débiteur des loyers ; c'était la solution donnée par l'ordonnance, et c'est également celle du Code de commerce, qui ne parle de réduction des loyers que dans le cas de congédiement du matelot.

Du reste, le capitaine qui ne congédie pas le matelot, alors que ce droit lui est reconnu, est présumé profiter de ses services. Il en serait autrement si le capitaine n'avait gardé à bord l'homme blessé par sa faute que parce qu'il lui était interdit de le laisser à terre.

Dans tous les cas, que le matelot soit ou non congédié, il devra supporter ses frais de pansement et de traitement.

Le marin peut avoir été blessé à terre, ayant quitté le bord avec l'autorisation du capitaine. Ce cas n'est pas

(1) De Valroger, II, n° 613 ; Desjardins, III, n° 728 ; Bédarride, n° 608.

prévu par l'art. 264. Un point est certain : si le matelot a été blessé par sa faute, les suites de sa blessure seront à sa charge. Mais le matelot peut avoir été victime d'un accident purement fortuit. Il a été soutenu que, dans cette hypothèse, le matelot aurait le droit de réclamer au propriétaire du navire ses frais de traitement et ses loyers L'art. 264, dit-on, parlant du marin sorti du navire sans autorisation, ne doit pas s'appliquer, si le marin a quitté le bord avec une autorisation. Il doit être considéré, alors qu'il est à terre, comme s'il se trouvait au service du navire, et sa situation doit être régie par l'art. 262 (1).

Cette solution, qui est très favorable aux gens de l'équipage, ne doit pas, croyons-nous, être admise.

Elle était déjà repoussée par Valin, qui écrivait : « Quoique descendu à terre avec congé, si le matelot est blessé autrement qu'au service du navire, il ne paraît pas juste qu'il soit pansé aux dépens du navire ; et c'est aussi ce que décident tant ledit art. 18 de l'Ordonnance de Wisby que l'art. 39 de la Hanse teutonique ; et je pense que cela doit être ainsi, quoique le matelot aurait été envoyé par le maître à terre, pour le service du navire, si véritablement il a été blessé dans une circonstance étrangère au service du navire (2). »

On peut, du reste, réfuter l'argument tiré de l'art. 264 C. co. Ce texte ne vise, il est vrai, que l'hypothèse où le marin est descendu à terre sans autorisation ; mais est-ce à dire que l'on doive par argument *a contrario* décider que le marin, s'il est autorisé à descendre à terre, aura

(1) Desjardins, III, n° 728 ; Bravard-Veyrières et Demangeat, IV, p. 303.

(2) Valin, *Comment. sur l'art. 12, l. III, t. IV de l'Ordonnance.*

droit à ses loyers et à ses frais de traitement ? En réalité, ce cas n'est prévu par aucun texte.

Dans le silence de la loi, nous croyons qu'il doit être résolu par les principes du droit commun, lesquels principes conduisent à dire que le matelot doit supporter lui-même ses frais de traitement, et qu'il cesse d'avoir droit à ses salaires, du jour de la cessation de ses services.

Bien que libéré du paiement des loyers et des frais de traitement, le propriétaire du navire sera néanmoins obligé de rapatrier le matelot.

L'obligation du propriétaire envers l'Etat de reconduire le marin dans ses foyers ne saurait, en effet, disparaître ; en outre, il aurait été excessif de décider que, pour une faute légère, peut-être, le marin fût privé du bénéfice, si important, du rapatriement. Cette obligation subsiste donc ; mais, si la faute du matelot est suffisamment grave, les autorités chargées d'autoriser le débarquement pourront autoriser l'armateur à retenir sur les loyers dus au matelot le montant des frais de rapatriement.

SECTION TROISIÈME

Captivité des gens de l'équipage.

Les art. 265 à 269 C. co. s'occupent du matelot qui est pris et fait esclave. Ces textes sont à peu près inutiles, car ils prévoient un cas que le progrès des mœurs a heureusement rendu fort rare. Il faut cependant remarquer que les gens de l'équipage peuvent, au cours d'une guerre, être faits prisonniers ; les art. 266 et suiv. C. co. pourront alors présenter une certaine utilité en indiquant les règles à suivre pour le paiement des loyers de l'équipage. Nous n'insisterons que sur ce dernier point, nous contentant de résumer, pour le reste, les dispositions du Code de commerce.

L'art. 266 pose, en principe, que l'homme de mer fait esclave ne peut réclamer aucune indemnité pour son rachat, et qu'il n'est payé de ses loyers que jusqu'au jour où il est pris et fait esclave. Le matelot n'a droit à une indemnité de rachat et au paiement intégral de ses loyers, que s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire. L'indemnité de rachat n'est même due, dans ce cas, que si le navire arrive à bon port. Cette différence de traitement se justifie de la façon suivante : dans le premier cas, le marin subit un risque inhérent à sa profession, tandis que, dans le second cas, il se trouve placé dans une situation de beaucoup plus périlleuse. La somme à laquelle peut prétendre le matelot, à titre de rançon, est fixée à six cents francs (art. 269). Cette somme, due, en principe, par le propriétaire du

navire, devrait être supportée par l'armateur et par le chargeur, si la mission confiée au matelot envoyé en mer ou à terre intéressait également le navire et le chargement (art. 268).

En ce qui concerne les loyers, nous venons de dire que, si le matelot est pris à bord du navire, il n'est payé de ses loyers que jusqu'à cette époque, et que, s'il est pris, remplissant une mission spéciale, il a droit à l'entier paiement de ses gages. Mais, même dans cette dernière hypothèse, on doit admettre que ce paiement intégral n'aura pas lieu dans tous les cas. Pour qu'il en soit ainsi, il faut que le navire arrive à bon port.

Cette restriction, qui est apportée relativement à l'indemnité de rachat par l'art. 267, s'applique quand il s'agit du paiement des loyers ; elle se trouvait, du reste, commandée par l'ancien art. 258, les loyers ne pouvant être dus, en dehors des cas prévus par ce texte, car il était inadmissible que le matelot fait esclave fût mieux traité que ses camarades demeurés au service du navire. La loi du 12 août 1885 ayant modifié l'art. 258, on doit reconnaître qu'alors même que le navire n'arriverait pas à bon port, les loyers du matelot captif devraient lui être réglés jusqu'au jour de la prise ou du naufrage du navire.

A la charge de qui seront les loyers ? L'art. 258 fixe des règles pour l'indemnité de rachat, mais l'application des principes généraux conduit à faire les mêmes distinctions, en ce qui concerne les loyers. Les salaires échus au jour de la capture seront toujours à la charge de l'armement.

Pour ceux à échoir, la mission confiée au matelot était-elle dans le seul intérêt du navire ou dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, ils seront supportés soit par le navire seul, soit par le navire et la cargaison. Enfin, si la mission concernait uniquement la cargaison, il serait juste, croyons-nous, de décider que les chargeurs, seuls, devraient payer les gages du matelot.

SECTION QUATRIÈME

Décès des marins.

Les blessures reçues au service du navire ou la maladie contractée durant le voyage peuvent entraîner la mort du matelot ; il est évident que cette mort met fin au contrat d'engagement. Quels sont alors les droits des représentants du matelot décédé ? Pour répondre à cette question, nous distinguerons avec l'art. 265 si la mort du matelot a eu lieu simplement durant le voyage, ou si ce matelot a été tué en défendant le navire.

§ 1. — *Le matelot meurt durant la traversée.*

a) *Le matelot est engagé au mois.* — L'art. 265, al. 1, dispose : « En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès. » Il n'y a là qu'une application des principes du droit commun, avec une légère faveur cependant pour les familles des marins, car la maladie du matelot ayant pu durer quelque temps avant son décès, il eût été conforme aux principes du droit de faire cesser le cours des loyers, à dater du jour où le marin n'a plus rendu de services au propriétaire du navire.

b) *Matelot engagé au voyage au profit ou au fret.* — Si le matelot est engagé au voyage et pour un voyage d'aller seulement, le total de ses loyers est dû, s'il meurt après le voyage commencé ; si l'engagement avait pour

objet un voyage d'aller et retour, la moitié des loyers du matelot est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée ; la totalité, s'il meurt en revenant (art. 265, al. 2). En ce qui concerne le matelot engagé au voyage, la loi du 12 août 1885 n'a pas changé les règles de l'ancien art. 265 ; cette loi a, au contraire, modifié ces règles en ce qui concerne les gens de l'équipage engagés au profit ou au fret. D'après l'ancien art. 265, la part entière du matelot était due, s'il mourait dès le voyage commencé. Cette disposition n'était pas équitable ; il n'était pas juste, en effet, d'accorder aux héritiers des matelots décédés, quelques jours après le voyage commencé, les mêmes droits qu'aux représentants des matelots morts ayant accompli tout leur temps de service.

La seule considération que l'on pût faire valoir à l'égard d'une telle disposition était de dire, avec Valin, que le législateur avait voulu favoriser les familles des gens de mer. La loi de 1885 applique aux marins engagés au profit ou au fret la même distinction qu'aux marins engagés au voyage. S'il s'agit d'un voyage d'aller, les représentants du marin décédé auront droit : à la totalité de la part, si le matelot meurt après le commencement du voyage ; à la moitié seulement, s'il s'agit d'un voyage d'aller et retour ; à la totalité, s'il s'agit d'un voyage d'aller et retour et si le matelot décède en revenant.

Les réclamations qu'avait soulevées l'ancien art. 265 avaient surtout été vives à propos des engagements à la grande pêche. Attribuer, en effet, dans ces expéditions d'une durée de six à huit mois, la totalité des salaires ou la totalité de la part à la succession des matelots, décédés peu de jours après le commencement des opérations,

c'était commettre une injustice à l'égard des matelots qui font la campagne tout entière. Le législateur de 1885 a tenu compte de ces critiques, et, pour donner une solution plus conforme à l'équité, il a divisé les opérations de la pêche en deux parties d'égale durée. La moitié des loyers ou de la part est due aux héritiers du matelot s'il meurt pendant la première moitié de la campagne ; la totalité est due, s'il meurt pendant la seconde moitié (art. 265, al. 3).

Les diverses dispositions de l'art. 265 supposent que l'époque du décès du marin est connue ; or, il peut fort bien arriver que cette date soit inconnue parce que, par exemple, le navire s'est perdu avec les hommes qui le montaient. L'art. 268, al. 4, qui prévoit cette hypothèse dispose : « En cas de perte sans nouvelles, les héritiers ou représentants des matelots engagés au mois auront droit aux loyers échus jusqu'aux dernières nouvelles et à un mois en sus. Dans le cas d'engagement au voyage, il sera dû à la succession des matelots moitié des loyers du voyage. »

Enfin, l'art. 258 ajoute : « Si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, il sera payé : un quart de l'engagement total, si le navire a péri en allant ; trois quarts, s'il a péri dans le retour ; le tout sans préjudice des conventions contraires. »

Il est une hypothèse que n'a pas prévue le Code de commerce. Le voyage pour lequel le matelot s'est engagé, au lieu d'être un simple voyage d'aller et retour, peut comprendre une série de traversées.

Le matelot décédé pendant l'une de ces traversées, quels seront les droits de ses héritiers ? On peut, pour résoudre

cette question, s'inspirer de la solution donnée par l'art. 265 au cas de décès survenu durant un engagement contracté pour un voyage d'aller et retour, et décider que les héritiers auront le droit de réclamer les salaires de toute traversée commencée. Pour fixer ces salaires correspondant à chaque traversée, il faudra nécessairement recourir à une ventilation.

On pourrait encore, comme pour les opérations de la grande pêche, diviser la durée probable des traversées en deux moitiés : les loyers seraient dus pour la moitié ou pour la totalité, suivant que le décès se serait produit durant la première ou la seconde moitié de la campagne du navire.

MM. Lyon-Caen et Renault repoussent cette solution qu'on ne saurait appliquer, disent-ils, sans tomber dans l'arbitraire. Il est à remarquer, en effet, que, si l'on peut aisément diviser les opérations de la pêche qui doivent durer un temps connu d'avance, il est très difficile d'apprécier la durée probable des diverses traversées que devra effectuer un navire. Il est donc préférable de considérer chaque traversée en elle-même comme un voyage distinct, et de décider que les héritiers des matelots auront droit aux loyers de chaque traversée commencée par leur auteur (1).

Telles sont les diverses règles établies par l'art. 265. Bien qu'elles assurent, dans le cas d'engagement au voyage ou à la part, certains avantages aux familles des gens de mer, on peut remarquer, avec M. de Courcy, une

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 465 ; Desjardins, V, n° 1285 ; de Valroger, II, n° 618.

certaine contradiction entre l'art. 265 modifié par la loi de 1885 et l'art. 262 C. co. « Le matelot qui tombe malade durant le voyage, ou qui est blessé au service du navire, dit M. de Courcy (1), est payé de ses loyers jusqu'à son rétablissement ; mais, s'il meurt, ses loyers ne sont plus dus à sa succession que jusqu'au jour de son décès. L'armateur a donc intérêt à ce que le matelot qui tombera d'une vergue sur le pont, meure du coup, ou le plus tôt possible. Le rétablissement du blessé ou du malade est la pire situation pour l'armateur. Voilà ce qu'un législateur bienveillant, prenant la peine de modifier le Code de commerce, a imaginé ingénieusement en 1885. » Cette critique paraît fondée, mais on ne voit pas quelle solution différente aurait pu être donnée par le législateur : en cas de maladies ou de blessures, il était de toute nécessité d'assurer certains avantages aux marins, et, d'autre part, en cas de décès, alors que le contrat d'engagement se trouve résilié, il eût été souverainement injuste d'obliger l'armateur à payer aux représentants du matelot des loyers qui ont cessé de courir.

Les héritiers du matelot ont-ils le droit de se prévaloir des dispositions de l'art. 265, quel que soit le genre de mort de leur auteur et quelle qu'en soit la cause ?

Conformément aux principes généraux du droit, on doit admettre que les représentants des gens de mer ne sauraient avoir plus de droits que leur auteur. On doit donc décider que, si, dans certaines circonstances, l'homme de l'équipage ne peut obtenir le bénéfice des dispositions favorables établies par la loi, ses héritiers ne

(1) *La loi du 12 août 1885*, p. 18.

pourront davantage se prévaloir de l'art. 265. En d'autres termes, l'art. 265 doit être combiné avec l'art. 262. Ainsi, par exemple, s'il était établi que le marin est décédé durant le voyage d'une maladie contractée avant le départ du navire, sa succession ne pourrait invoquer les dispositions de l'art. 265, puisque le matelot lui-même ne pouvait se prévaloir de l'art. 262. C'est ce que reconnaît implicitement un arrêt de la Cour de Rouen, du 24 décembre 1879 (D. 1880. 2. 233). De même encore, si le marin, se trouvant dans le cas prévu par l'art. 264, avait cessé de gagner ses salaires, il est évident que ses héritiers ne pourraient les réclamer en vertu de l'art. 265.

La mort de l'homme de mer peut être due à une faute de sa part, à un suicide, par exemple. S'il se trouvait engagé au fret ou à la part, ses héritiers pourront-ils réclamer la totalité des loyers? La question du suicide a donné lieu à une discussion intéressante : on a voulu l'assimiler à une désertion, et faire application de l'art. 69 du décret du 24 mars 1852 qui fait perdre au matelot déserteur tous ses loyers. Le Tribunal du Havre (1) a repoussé, à bon droit, ce système, en indiquant que la législation française ne distingue pas le suicide de la mort naturelle, qu'il n'est même pas permis d'en faire mention dans l'acte de décès (art. 85 C. civ.). Une autre raison peut être donnée; l'art. 69 du décret de 1852 édicte une pénalité ; or, n'est-il pas de principe que tout texte édictant une pénalité doive recevoir une interprétation restrictive, et ne puisse, par analogie, être étendu à

(1) D. 42. 2. 84.

un cas qu'il ne prévoit pas ? Mais est-ce à dire que les héritiers du suicidé auront droit au paiement des loyers dans la mesure fixée par l'art. 265 ? Nous ne le pensons pas, et croyons, avec M. de Valroger, que si, en principe, le suicide n'entraîne pas la perte entière des loyers, du moins, l'armateur doit avoir le droit de réclamer, au capitaine ou au matelot qui n'achève pas, par sa faute, le voyage entrepris, des dommages-intérêts (art. 238 C. co.).

Ces dommages-intérêts seront déduits du montant des loyers (1).

Cette solution ne devrait pas toutefois être admise, si le marin s'était suicidé, étant atteint d'aliénation mentale ; on ne peut, en effet, dire, dans ce cas, qu'il y ait faute de sa part. Mais ce serait aux héritiers du matelot alléguant cet état d'en rapporter la preuve (art. 1315 C. civ.).

§ 2. — *Matelot tué en défendant le navire.*

Le dernier alinéa de l'art. 265 s'occupe du matelot tué en défendant le navire : « Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage si le navire arrive à bon port, et, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage. »

La loi est ici particulièrement favorable pour les gens de mer ; elle décide, en effet, que les loyers sont dus en totalité, sans distinguer entre les matelots engagés au mois et ceux engagés au voyage ou à la part. Cette déci-

(1) De Valroger, II, n° 619 ; Rouen, 8 décembre 1841 (D. P. 1842. 2. 85).

sion se justifie, car il était souverainement juste de favoriser tout spécialement les représentants des marins morts pour le salut commun. Cette solution était déjà donnée par l'ancien art. 265, qui, comme le nouveau, subordonnait l'acquisition de la totalité des salaires à l'heureuse arrivée du navire.

Mais, sur ce dernier point, l'art. 265 devait recevoir les mêmes modifications qu'apportait la loi de 1885 à l'art. 258. Comme précédemment, la totalité des loyers n'est due que si le navire arrive à bon port ; mais, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, les représentants du matelot mort pour le salut commun auront droit aux loyers jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage, ainsi que le décide l'art. 258, en dehors du cas de mort.

Qui devra supporter le paiement des loyers ? On doit distinguer entre ceux qui auraient été dus, quelle que fût la cause de la mort, et ceux qui ne le sont qu'à raison de cette cause. On conçoit sans peine que les premiers soient à la charge du propriétaire du navire, mais, pour les seconds, le matelot s'étant sacrifié dans l'intérêt du navire et de la cargaison, il est juste qu'ils soient répartis en avarie commune et qu'ils soient supportés par l'armateur et les chargeurs. L'art. 265 ne consacre pas cette solution, mais elle résulte des principes généraux et concorde avec les dispositions des art. 263 et 268 (1).

Nous avons déjà indiqué que l'art. 265 fait partie des dispositions déclarées d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852. Des dérogations conventionnelles ne peu-

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 468.

vent donc être apportées aux dispositions dudit article. Une difficulté peut cependant naître sur ce point du rapprochement des art. 258 et 265. Les deux textes établissent un forfait ; mais, le premier, qui vise le cas de disparition sans nouvelles, déclare formellement que ce forfait peut être écarté par une convention contraire. Ne peut-on en dire autant de l'art. 265 ? Nous ne le croyons pas, car il faut bien admettre que si le législateur avait eu l'idée d'autoriser des dérogations dans les autres cas que celui prévu par l'art. 258, il n'aurait pas manqué de le dire dans l'art. 265, alors qu'il remaniait cet article. Toutes conventions contraires aux dispositions de l'art. 265 doivent donc être déclarées nulles et de nul effet (1).

§ 3. — *Frais de sépulture.*

L'art. 265 ne parle pas des frais de sépulture. Valin, à ce sujet, écrivait : « Dans tous les cas, au reste, il est juste de déduire aux héritiers ce qui en a coûté pour l'enterrement du défunt. » On doit, croyons-nous, admettre aujourd'hui cette solution ; on peut invoquer en sa faveur l'art. 4 du décret du 22 septembre 1891, aux termes duquel, si un matelot a été débarqué pour cause de maladie, et si le capitaine n'a pas versé le montant des frais fixé par les tarifs du décret, l'autorité maritime fait l'avance des frais de traitement, et, s'il y a lieu, des frais de sépulture, le montant de ces dépenses étant ensuite poursuivi auprès de qui de droit. Mais est-ce à dire, avec M. Filleau (2), que les frais de sépulture doivent toujours

(1) Desjardins, V, n° 1286 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 471.
(2) Filleau, p. 386.

rester à la charge de l'armement ? Nous ne le pensons pas, et estimons, avec M. de Valroger (1), que les frais de sépulture doivent suivre le sort des frais de traitement : ils seront à la charge du propriétaire du navire, dans tous les cas où il doit supporter les frais de traitement ; ils devront être déduits des gages, dans les autres cas.

(1) De Valroger, II, n° 623 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 469.

CHAPITRE TROISIEME

DISSOLUTION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT PAR LE FAIT OU LA FAUTE DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Le propriétaire du navire peut, par son fait ou sa faute, empêcher le contrat d'engagement de produire ses effets ; le matelot, qui ne pourra, dès lors, profiter des avantages que ce contrat devait lui assurer, aura le droit de réclamer au propriétaire du navire des dommages-intérêts. Il n'y a là qu'une application des principes généraux du droit.

Le Code de commerce n'a pas cru cependant devoir s'en tenir à l'application pure et simple de ces principes : s'occupant tout d'abord de la rupture du voyage par la volonté de l'armateur, puis du congédiement de l'homme de mer, il a jugé utile de poser, dans les art. 252 et 270, des règles qui fixent par avance le quantum des dommages-intérêts dont sera tenu le propriétaire du navire envers l'équipage (1).

(1) Vermond, p. 141.

SECTION PREMIÈRE

Rupture du voyage.

On désigne, sous le nom de *rupture du voyage*, l'abandon du voyage projeté en vue duquel le contrat d'engagement avait été conclu.

Si l'on appliquait, en cette matière, les principes généraux du droit, on devrait décider que la résiliation du contrat d'engagement ayant lieu par le fait du propriétaire du navire, ce dernier serait tenu, à l'égard des gens de son équipage, de les indemniser du préjudice subi et du gain manqué. Les dommages-intérêts qui devraient être alloués aux matelots devraient donc comprendre, en pareil cas, l'intégralité de leurs loyers (1). Le Code de commerce déroge cependant à ces principes et il n'accorde aux matelots qui souffrent de la rupture de leur contrat d'engagement qu'une indemnité inférieure au montant de leurs loyers. Quelle est la raison de cette atténuation aux principes généraux du droit ?

Le législateur a pensé que la rupture du voyage projeté ou entrepris ne dépendait pas absolument du pur caprice du propriétaire du navire; de nombreux événements peuvent, en effet, rendre dangereux ou peu fructueux le voyage à entreprendre ou déjà entrepris. Il fallait donc laisser au propriétaire du navire une liberté assez grande (2)

(1) Arg. art. 1794 C. civ.

(2) Cette liberté est d'autant plus nécessaire au propriétaire du navire, que les affréteurs eux-mêmes ont le droit, à charge de payer certaines indemnités, de résilier le contrat d'affrètement (art. 288 C. co.).

pour renoncer au voyage ou pour ne pas le continuer, et, cette liberté n'eût pas été complète si, en agissant ainsi, le propriétaire du navire eût été obligé de payer à son équipage des dommages-intérêts aussi étendus que ceux arbitrés par les principes généraux du droit. D'autre part, une indemnité doit être accordée aux gens de l'équipage puisqu'ils ont à souffrir de la rupture du voyage qui provient du fait du propriétaire du navire. C'est cette indemnité qui est déterminée par l'art. 252 C. co. ; les tribunaux n'auront donc pas à intervenir pour en fixer le quantum. Dans l'appréciation de cette indemnité, le législateur, se basant encore sur les considérations d'équité qui l'amenaient à atténuer la situation rigoureuse qu'auraient créée pour le propriétaire du navire les principes généraux du droit, tient compte de l'époque à laquelle se produit la rupture du voyage. Nous distinguerons, avec lui, si la rupture a lieu avant le départ du navire ou après le voyage commencé.

1° *Rupture avant le départ du navire.* — L'art. 252 C. co. (al. 1 et 2) qui vise cette hypothèse est ainsi conçu : « Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnités les avances reçues. Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus ». En ce qui concerne les matelots engagés au mois, les dommages-intérêts se trouvent nettement fixés par ce texte ; pour les marins engagés au voyage, il faudra forcément établir le salaire mensuel d'après la durée probable du voyage.

L'art. 252 établissant un forfait, il faut reconnaître que l'équipage a droit aux indemnités qu'il prévoit, alors même qu'il n'éprouverait aucun préjudice du fait de la rupture, et, qu'à l'inverse, il ne pourrait réclamer des dommages-intérêts plus étendus en rapportant la preuve que l'indemnité est inférieure au préjudice subi.

Il est certain enfin, bien que le Code n'en dise rien, que les matelots auraient en outre le droit d'exiger leurs frais de conduite s'ils avaient été engagés dans un autre lieu que celui de leur quartier d'inscription (1).

2° *Rupture après le voyage commencé.* — En cas de rupture après le commencement du voyage, la loi distingue entre les matelots engagés au mois et ceux engagés au voyage : « Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et, en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés » (art. 252, al. 4).

L'indemnité est ici plus considérable que dans le cas de rupture du voyage avant le départ du navire ; cette disposition s'explique, car la rupture survenue après le voyage entrepris peut porter un préjudice beaucoup plus considérable aux gens de l'équipage que la rupture avant le départ. Débarqués en cours de route, les matelots trouveront rarement, en effet, un emploi immédiat ; il était donc juste de leur accorder une somme leur permettant d'attendre leur retour dans leur quartier d'inscription où ils pourront contracter un nouvel engagement. Cette somme donnée à titre d'indemnité, qui est de la moitié des

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 424.

loyers à échoir du jour de la rupture pour les matelots engagés au mois, comprend la totalité des salaires si les matelots sont loués au voyage (art. 252, al. 3). Pour les matelots loués au voyage, le législateur semble ne plus tenir compte des considérations d'équité qui l'amenaient à réduire en faveur de l'armateur les dommages-intérêts que ce dernier aurait à payer à l'équipage. Aussi, on s'est demandé si cette disposition n'était pas très sévère pour le propriétaire du navire qui est le premier à souffrir de la rupture du voyage entrepris. Il faut le reconnaître, mais le législateur a vu dans l'engagement au voyage un forfait qu'il ne pouvait modifier ; c'est aux parties qu'il appartient de fixer le loyer en prévision de l'éventualité de la rupture du voyage.

L'art. 252 C. co. ne parle pas des marins engagés au profit ou au fret, mais leur situation est régie par l'art. 257 C. co. Aux termes de cet article, « si la rupture a lieu par le fait des chargeurs, ils ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire. Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même proportion que l'aurait été le fret. Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage ».

Comme la loi ne fixe, dans aucun cas, le montant des dommages-intérêts, on doit décider qu'en conformité de l'art. 1149 C. civ., ils doivent être déterminés suivant la perte subie et le gain manqué. Le droit à l'indemnité, en cas de rupture du voyage, appartient aussi bien au capitaine et aux autres officiers du bord qu'aux simples matelots ; l'art. 252 C. co. ne parle, il est vrai, que des matelots,

mais l'art. 272, indiquant que les dispositions qui concernent les loyers de l'équipage sont applicables aux officiers et à tous autres gens de l'équipage, commande d'étendre les dispositions que nous avons examinées aux officiers et au capitaine.

En ce qui concerne le capitaine, on pourrait objecter qu'il peut être congédié sans indemnité (art. 218 C. co.). On ne doit pas tenir compte de cette objection ; le congédiement est, comme nous le verrons bientôt, une mesure individuelle ; il ne présente pas le caractère de généralité de la rupture qui empêche le voyage. On ne peut donc conclure de ce que le capitaine n'a pas droit à une indemnité en cas de congédiement, qu'il ne pourra réclamer au propriétaire du navire des dommages-intérêts dans le cas de rupture du voyage (1).

Enfin, quel que soit le mode d'engagement, les hommes de l'équipage ont droit au rapatriement et à la conduite de retour (art. 252-al. 5) ; cela se justifie facilement, puisque c'est par le fait du propriétaire du navire que ces hommes se trouvent délaissés en pays étranger. Tel est le quantum des diverses indemnités prévues par la loi pour le cas de rupture du voyage. Dans l'octroi aux membres de l'équipage des dommages-intérêts, tels qu'ils sont fixés par l'art. 252 C. co., il n'y a pas à parler de mesure protectrice à leur égard. Les principes du droit commun étaient plus que suffisants pour sauvegarder leurs droits en cette matière, et on peut le dire, d'après ces principes, les matelots pouvaient obtenir une réparation plus com-

(1) En ce sens : Desjardins, III, n° 693 ; de Valroger, II, n° 542 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 428. — *Contra* : Dall., *Répert. alphabét.*, n° 700.

plète du préjudice que leur cause la rupture du voyage. Mais le législateur aurait mis le propriétaire du navire dans une situation bien rigoureuse en le considérant comme indissolublement lié envers les matelots engagés en vue d'un voyage qu'il ne peut entreprendre ou qu'il ne peut achever. Puisque les deux parties contractantes souffraient toutes deux de cet abandon du voyage, il était nécessaire d'établir une répartition équitable des préjudices subis. L'art. 252 C. co. réalise, selon nous, ce but et dans les dispositions de ce texte les matelots trouvent du moins cet avantage de pouvoir réclamer une indemnité nettement déterminée, sans avoir besoin d'en soumettre l'appréciation aux tribunaux.

Disons, en terminant, que les indemnités fixées à forfait par l'art. 252 C. co., au cas de rupture du voyage, peuvent être modifiées par la convention des parties. Seul le paragraphe 5° de l'art. 252, concernant le rapatriement, a été déclaré d'ordre public par le décret du 4 mars 1852.

SECTION DEUXIEME

Du congédiement des marins.

En droit commun, lorsque le louage de travail a été fait pour un temps fixé à l'avance, chaque partie, se trouvant liée envers l'autre d'une manière ferme, doit exécuter le contrat jusqu'à l'expiration du temps convenu ou jusqu'à l'achèvement du travail. Auparavant, le contrat ne peut être résilié que d'un commun accord. Si l'une des parties refusait donc d'accomplir son engagement, il y aurait de sa part inexécution d'une *obligation de faire* qui donnerait ouverture à l'action en dommages-intérêts, conformément au droit commun.

Appliqués au contrat d'engagement des matelots qui est généralement conclu pour une durée déterminée, ces principes conduiraient à dire que l'armateur, pas plus que l'homme de l'équipage, ne peut se départir du contrat conclu avant l'expiration du temps convenu, et qu'en tout cas la partie qui n'exécuterait pas l'obligation de faire par elle contractée, serait tenue à l'égard de l'autre de dommages-intérêts.

Or, cette théorie est bien celle du Code de commerce, en ce qui concerne le matelot ; celui-ci est même lié d'une manière toute particulière envers le propriétaire du navire, puisque l'exécution de l'obligation de faire qu'il a contractée peut être assurée par une sanction particulièrement énergique, par la force. Mais cette théorie n'est plus celle de nos lois en ce qui concerne le propriétaire du navire qui,

lui, peut toujours rompre le contrat d'engagement, en congédiant librement le matelot.

Il semble donc qu'ici, encore, le législateur ait sacrifié les intérêts des gens de l'équipage au profit de l'armateur, et qu'il se soit départi à leur égard de l'idée de protection qui l'amenait à veiller si attentivement sur leurs droits.

Cette remarque, qui peut paraître fondée à première vue, tombe, si l'on considère les motifs très puissants qui devaient conduire à reconnaître au propriétaire du navire ou au capitaine le droit absolu de congédier les hommes de l'équipage. L'intérêt, si grave, de la discipline à bord exige, en effet, que le capitaine puisse à tout moment congédier le matelot dont la présence peut présenter un danger pour le navire. Mais si ce droit était nécessaire pour conserver au capitaine l'autorité absolue qu'il doit avoir à son bord, encore fallait-il qu'il n'en fût pas fait un usage abusif. Pour prévenir les abus qui pourraient se produire en cette matière, le législateur a pris des dispositions destinées à assurer aux gens de l'équipage une certaine protection, en ne les laissant pas absolument, sur ce point, à la merci du capitaine ou de l'armateur. Il a prescrit tout d'abord, en cette matière, l'intervention de l'autorité maritime, et, d'autre part, il a pris le soin de déterminer les dommages-intérêts qui seront dus aux matelots congédiés indûment, dérogeant ainsi aux principes du droit commun.

§ 1. — *Intervention de l'autorité maritime.*

Pour empêcher que les gens de mer ne soient trop facilement congédiés, leur débarquement ne peut tout

d'abord avoir lieu qu'avec l'intervention de l'autorité maritime. C'est ce qui résulte des art. 4 et 5 du décret du 19 mars 1852, qui punissent le débarquement, sans l'intervention de l'autorité maritime, de tout homme porté à un titre quelconque sur un rôle d'équipage. La pénalité édictée est de 300 francs si le bâtiment est armé au long cours, de 50 à 100 francs s'il est armé au cabotage, de 25 à 50 francs s'il est armé à la petite pêche.

Quel est le rôle de l'autorité maritime ? a-t-elle une autorisation à donner, et peut-elle, par conséquent, s'opposer au débarquement des matelots ? Un point est certain : c'est que dans les colonies ou à l'étranger, un homme ne peut jamais être débarqué sans la permission de l'autorité maritime. L'art. 270 C. co. dispose formellement, en effet, dans son dernier alinéa que le capitaine ne peut, dans aucun cas, congédier un matelot dans les pays étrangers, et l'art. 2 du décret du 22 septembre 1891, qui n'a fait que reproduire les dispositions de l'ordonnance du 29 octobre 1833, édicte les règles suivantes : « Les commandants des bâtiments de l'Etat, les consuls généraux, vice-consuls et agents consulaires de France à l'étranger veillent à ce qu'aucun homme faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce ne soit débarqué en cours de voyage sans une cause légitime dont l'appréciation leur appartient. Ils régularisent, par une apostille sur le rôle d'équipage, les débarquements qu'ils autorisent ; ils précisent audit rôle les motifs de ces débarquements ; ils portent les mêmes indications sur le rôle d'équipage du navire dans lequel le rapatriement est effectué. »

Il est donc certain, en vertu de ces textes, que le congédiement des gens de l'équipage, à l'étranger, ne

peut avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'autorité maritime. La nécessité de cette autorisation se comprend et se justifie, parce que, dans l'intérêt des gens de mer aussi bien que dans l'intérêt de l'Etat, il ne faut pas que le capitaine puisse sans motifs graves débarquer un homme à l'étranger. Le contrôle de l'administration maritime empêchera l'exercice abusif du droit de congédiement.

Mais le matelot peut être congédié et débarqué en France ; faut-il encore dire que l'administrateur de la marine devra autoriser le congédiement, ou bien doit-on décider que son rôle se bornera à recevoir la déclaration du congé ?

L'ordonnance de 1784 (titre XIV, art. 15) exigeait l'autorisation : « Ne pourront lesdits capitaines et maîtres congédier pendant le voyage et débarquer aucun des gens de leur équipage sans cause valable, à moins que lesdits gens de mer n'y consentent librement, et, il ne pourra être donné congé sans la permission du commissaire des étapes dans les ports du royaume et des colonies, ou des consuls dans les ports étrangers, à peine de trois cents livres d'amende pour chaque homme débarqué sans autorisation. »

M. Filleau (1) prétend que cette règle doit encore être observée et que le débarquement des matelots, même en France, doit être autorisé. A l'appui de son opinion, il invoque indépendamment de l'ordonnance de 1784, le décret-loi du 19 mars 1852 qui exige pour tout débarquement l'intervention de l'autorité maritime. Il est à remarquer que le décret-loi de 1852 ne tranche pas la question,

(1) Filleau, p. 168.

car il s'agit précisément de savoir quelle est la nature de cette intervention : est-ce une permission que le capitaine doit demander ? n'est-ce pas plutôt une simple déclaration qu'il doit faire du congédiement du marin ?

Nons pensons que cette deuxième opinion est seule exacte. Le décret-loi du 19 mars 1852 n'exige que la simple intervention de l'autorité maritime, or, ainsi que ledit M. de Valroger (1), on comprend très bien qu'il soit nécessaire de déclarer à l'administration le débarquement de tout homme engagé, afin que cette dernière puisse suivre les mouvements des inscrits maritimes. Mais là s'arrête son rôle. Ce système, ainsi que le disait Beaussant (2), peut seul se concilier avec l'art 270 C. co., qui, en prohibant le débarquement en pays étranger, semble impliquer que dans tous les autres cas le capitaine a plus de liberté. On a encore fait remarquer, en ce sens, que l'intervention de l'autorité maritime est également exigée quand le débarquement a lieu sur la demande des matelots eux-mêmes, ou du consentement réciproque des parties ; c'est donc la preuve que l'autorité maritime n'a qu'à constater le débarquement de l'homme de l'équipage, lorsqu'il s'opère en France.

Si, en droit, le rôle de l'administration de la marine se borne à une simple intervention, lorsqu'il s'agit du débarquement d'un matelot en France, en fait, l'autorité maritime est le juge conciliateur des parties. Le plus souvent, les parties s'en réfèrent à ses décisions, car, les lenteurs des tribunaux se concilient mal avec la célérité exigée

(1) De Valroger, II, n° 632.
(2) Beaussant, *Code maritime*, I, p. 329.

pour les expéditions maritimes. MM. Fournier et Neveu (1) font même observer que, malgré la décision du tribunal qui imposerait au capitaine le maintien d'un homme à bord, l'administrateur de la marine pourrait en ordonner d'office le débarquement, s'il estimait que la présence de cet homme à bord constituât un danger pour le navire et l'équipage. Il puise ce droit, disent ces auteurs, dans le pouvoir supérieur de contrôle qui lui appartient pour assurer l'ordre et la paix publique en mer (2).

Tel est le rôle de l'autorité maritime ; qu'elle ait à donner une permission pour le débarquement de l'homme de mer, ou qu'elle ait seulement à constater ce débarquement, l'intervention des tribunaux sera toujours nécessaire pour apprécier la légitimité du congé. Au cas où cette légitimité ne sera pas reconnue, le matelot aura le droit d'obtenir les indemnités fixées par la loi.

§ 2. — *Indemnités accordées aux gens de l'équipage congédiés indûment.*

Le capitaine, qui peut librement congédier les hommes de son équipage, est tenu de leur payer des dommages-intérêts, s'il les a congédiés sans motifs légitimes. Avant d'examiner le quantum de ces dommages-intérêts, qui est fixé par l'art. 270 C. co., remarquons que le Code de commerce ne précise pas quelles sont les causes valables

(1) Fournier et Neveu, III, p. 178.

(2) Le débarquement peut être ordonné d'office par l'autorité maritime pour faire cesser les troubles qu'il pourrait y avoir à bord des navires (Ordonn. du 1er août 1743, art. 2, et arrêté du 5 germinal an XII, art. 2, § 2).

de congé (1) ; en cela, il fait bien, car ces causes pouvant varier à l'infini, il était nécessaire de laisser aux tribunaux un pouvoir très large d'appréciation. L'art. 264 nous donne cependant, comme exemple de congé valable, le cas du matelot blessé à terre, avant quitté le bord sans autorisation.

Si les tribunaux ont à apprécier la légitimité du congé, ils n'ont pas, du moins, au cas où cette légitimité ne serait pas reconnue, le pouvoir d'arbitrer les dommages-intérêts à allouer à l'homme indûment congédié. La loi fixe elle-même cette indemnité ; elle la règle d'une manière différente, suivant que le matelot est congédié avant la clôture du rôle, après la clôture du rôle mais avant le départ du navire ou en cours de voyage. Nous examinerons séparément ces hypothèses.

Le matelot peut, tout d'abord, être congédié avant la clôture du rôle d'équipage ; dans ce cas, il n'y a pas lieu à indemnité (art. 270, 5e alinéa). Cette disposition, défavorable aux gens de l'équipage, a été justement critiquée : pourquoi, en effet, ne pas laisser les parties jusqu'à la clôture du rôle sous l'empire des principes du droit commun ? La dérogation qu'apporte à ces principes l'art. 270 s'explique d'autant moins, que l'on doit reconnaître au contrat d'engagement un caractère définitif, même avant la clôture du rôle. Aussi, le projet de 1867 faisait-il disparaître cette règle et décidait-il, dans

(1) Le Consulat de la Mer n'avait admis le congédiement des hommes de l'équipage que pour des causes déterminées : pour vol, pour querelle, pour désobéissance constatée à cinq reprises, et, enfin, si le marin manquait au serment prêté, parce qu'alors les marchands ne pouvaient plus avoir confiance en lui [ch. 80] (Pardessus, *Us et coutumes de la mer*, II, p. 122).

l'art. 268, que si le congé avait lieu dans le port de l'engagement et avant le départ du navire, l'indemnité serait d'un mois de gages. Si, avant la clôture du rôle, le matelot ne peut réclamer aucune indemnité, il a évidemment le droit d'obtenir le paiement des journées employées à l'équipement du navire.

Le congédiement peut avoir lieu après la clôture du rôle, mais avant le commencement du voyage. L'indemnité est alors fixée au tiers des loyers (art. 270-2°). L'indemnité comprend, enfin, la totalité des loyers et les frais de conduite si le congé à lieu pendant le cours du voyage (art. 270-4°). Dans cette dernière hypothèse, les principes du droit commun reçoivent leur entière application. Quand, dans un contrat de louage de services, c'est par le fait du maître que les services ne sont pas rendus, les loyers doivent être payés comme si les services avaient été fournis (art. 1794 C. civ.) (1).

Telles sont les diverses indemnités déterminées par l'art. 270 C. co., en cas de congédiement non justifié ; ces indemnités peuvent être réclamées par tout homme de l'équipage, aussi bien par les officiers que par les simples matelots. En ce qui concerne le capitaine, une règle toute différente est établie par l'art. 218 C. co. Aux termes de cet article, « le propriétaire du navire peut congédier le capitaine ; il n'y a pas lieu à indemnité s'il n'y a convention par écrit ». Il résulte de ce texte que le propriétaire du navire peut congédier en tous lieux le capitaine, sans qu'il soit besoin de soumettre à l'autorité compétente les motifs du congédiement, et que, quelle que

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 451.

soit la cause du congé, le capitaine ne peut réclamer aucune indemnité à l'armateur, ni celle fixée à forfait par l'art. 270 C. co., ni une indemnité à débattre d'après les règles de l'art. 1149 C. civ. (1). Cette dérogation aux règles qui gouvernent soit la matière du mandat, soit le contrat de louage de services, peut être justifiée. Le capitaine a une haute mission de confiance : le salut du navire et de la cargaison est entre ses mains. Il était nécessaire que le propriétaire du navire pût le congédier dès l'instant où il aurait des soupçons sur son compte, sans avoir à fournir des motifs, dont l'appréciation devant les tribunaux aurait fait naître des difficultés et des lenteurs. Le capitaine peut, du reste, se mettre à l'abri des suites fâcheuses que peut présenter pour lui un congédiement sans motifs légitimes, en convenant par écrit avec l'armateur que ce dernier sera tenu à son égard de dommages-intérêts, dans le cas de congédiement non justifié.

Dans la détermination des indemnités allouées aux membres de l'équipage, l'art. 270 suppose un engagement pour une période ou pour un voyage fixé à l'avance. A défaut de fixation par les parties contractantes, l'engagement est censé conclu pour la durée du rôle d'équipage, c'est-à-dire pour la durée du voyage, s'il s'agit de bâtiments armés au long cours ; pour une durée d'un an, s'il s'agit de bâtiments armés au cabotage, au bornage ou à la petite pêche. L'engagement des matelots étant toujours conclu dans ces conditions, il sera facile, en s'en rapportant audit art. 270, de déterminer

(1) De Valroger, II, n° 28 ; Desjardins, II, n° 344 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 501 et suiv.— Trib. com. de Nantes, 6 juillet 1893 (*Revue internat. de Droit marit.*. 1892-1893, p. 551).

les indemnités auxquelles leur donne droit un congédiement sans motifs légitimes. En ce qui concerne les officiers du bord autres que le capitaine, les mêmes droits leur sont ouverts, s'ils ont été engagés pour la durée du rôle ou pour un voyage déterminé. Mais les Compagnies de navigation engagent le plus souvent aujourd'hui leurs officiers pour une durée beaucoup plus longue que celle du voyage ou celle du rôle d'équipage. Généralement, aucun terme n'est assigné à la durée de leur engagement. Dans l'intervalle, entre les voyages du navire, alors même que celui-ci est désarmé, ces officiers demeurent à la disposition de la Compagnie et ils ne peuvent même s'absenter du port qui leur est assigné comme résidence, sans un congé régulier. Une solde des deux tiers de leurs salaires à la mer leur est payée. Dans le cas d'indu congédiement, ces officiers ne pourront-ils que réclamer les indemnités prévues par l'art. 270 C. co.? ne pourront-ils pas, au contraire, se prévaloir de l'art. 1780 C. civ., modifié par la loi du 27 décembre 1890? Cette question présente un grand intérêt pour les officiers des Compagnies, car, s'ils ne sont pas embarqués au moment de l'indu congédiement, l'application de l'art. 270 C. co. conduit à décider qu'ils n'ont droit à aucune indemnité et qu'ils ne peuvent que demander seulement le paiement des loyers échus au jour du congédiement.

Nous croyons que l'art. 270 C. co. ne doit pas être appliqué. Ce texte ne vise, en effet, que les cas où le contrat d'engagement a une durée déterminée ; c'est ce qui résulte de la manière dont il a fixé le montant des indemnités. Or, en ce qui concerne les officiers, si le contrat est fait sans limitation de durée, nous pensons

que les dispositions spéciales de l'art. 270 ne doivent pas être étendues à un cas qu'elles n'ont pas prévu et que cette hypothèse doit être régie par les principes généraux contenus dans l'art. 1780 C. civ. Conformément à ces principes, l'officier congédié sans motifs valables aura le droit d'obtenir des dommages-intérêts dont le montant sera fixé suivant les circonstances de la cause (1).

La Cour de Rouen (2), ayant eu à se prononcer sur le cas de révocation, par la Compagnie Transatlantique, d'un de ses commissaires, a décidé qu'il y avait lieu de faire application à l'espèce soumise de l'art. 1780 C. civ. L'arrêt de la Cour est fondé sur ce que l'art. 270 serait « exclusivement applicable aux matelots, ainsi qu'il résulte de sa rédaction, et non aux officiers composant l'état-major des navires du commerce ». Il y a là une erreur évidente, car, d'après l'art. 272, « toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage »; or, les dispositions relatives au congédiement concernent les loyers. L'arrêt de la Cour de Rouen eût été mieux motivé, s'il avait fait valoir que l'engagement contracté par le commissaire, sans fixation de durée, ne pouvait être régi par les règles de l'art. 270, qui supposent un engagement d'une durée déterminée, mais par les principes de l'art. 1780 C. civ. A l'égard des commissaires des paquebots, bien que nous n'admettions pas cette solution, on pourrait encore soutenir que l'art. 270 ne leur est pas applicable, en se fondant sur ce qu'ils sont

(1) Dissertation de M. Levillain (D. P. 1899. 2. 193 et suiv.).
(2) Rouen, 3 mai 1896 (D. 1899. 2. 193).

plutôt des employés civils que des membres de l'équipage (1).

Ces difficultés, en ce qui concerne les officiers, étant écartées, on doit décider que l'art. 270 C. co., ayant une portée générale, s'applique aussi bien aux matelots engagés à salaires fixes qu'à ceux engagés à profits éventuels. S'il s'agit d'un engagement de cette dernière espèce, on devra, pour calculer le montant de l'indemnité, attendre la fin de l'expédition.

Telles sont les diverses dispositions qui régissent le congédiement des gens de l'équipage. De l'étude que nous avons faite, il semble qu'elles ne constituent pas, à proprement parler, une mesure protectrice des intérêts des marins, puisque les principes du droit commun auraient suffi, à eux seuls, à protéger ces intérêts d'une manière efficace. Cependant, dans l'intérêt si considérable de la discipline à bord, le droit de congédiement devait être reconnu d'une manière absolue au capitaine. L'intervention de l'autorité maritime chargée d'autoriser le débarquement de l'homme congédié, les indemnités fixées par l'art. 270 tempèrent la rigueur excessive qu'aurait pu présenter l'usage abusif de ce droit. Et, c'est parce que ces dispositions dérogatoires au droit commun assurent aux gens de l'équipage une certaine pro-

(1) Un arrêt récent de la Cour d'Aix du 17 novembre 1902 (*Rec. Mars.*, 1903. 1. 70) décide également que l'art. 270 C. co. est exclusivement applicable aux matelots et ne peut être étendu aux commissaires naviguant à bord des vapeurs d'une Compagnie de navigation commerciale. En cas de congé donné à un commissaire, l'arrêt déclare qu'il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'art. 1780 C. civ. : un commissaire peut donc, à défaut d'engagement pour une durée déterminée, donner ou recevoir congé en tout temps, moyennant un préavis ou une indemnité fixée par l'usage.

tection, en les empêchant d'avoir trop à souffrir de l'exercice d'un droit, que l'intérêt du bon ordre en mer commandait de reconnaître au capitaine, que nous avons cru utile de les signaler ici.

Ajoutons que l'art. 270 C. co. est encore rangé par le décret du 4 mars 1852 au nombre des dispositions d'ordre public auxquelles il n'est pas permis de déroger par des conventions particulières. Les hommes de l'équipage ne pourraient donc pas renoncer valablement, dans le contrat d'engagement, au droit que leur dneon l'art. 270 d'obtenir une indemnité en cas de congé non justifié ; ils ne pourraient, également, convenir de n'avoir droit qu'à une indemnité moindre que celle fixée par ledit article.

SECTION TROISIÈME

Accidents occasionnés par la faute de l'armateur ou du capitaine.

Nous avons vu de quelles obligations était tenu l'armateur à l'égard des gens de l'équipage blessés accidentellement au service du navire ou atteints de maladies durant le voyage. Mais, la blessure ou la maladie dont est victime l'homme de mer, peuvent avoir été occasionnées par le fait ou par la faute du capitaine ou de l'armateur. Ainsi, par exemple, l'accident est causé par suite de l'installation défectueuse du navire, par son mauvais état de navigabilité, ou bien encore par suite d'un ordre mal donné, ou par l'absence de précautions. Conformément aux principes généraux du droit, on doit admettre que le capitaine et l'armateur sont responsables de toutes les conséquences dommageables résultant des accidents survenus aux marins, par suite d'un fait qui est dû à leur faute.

Si la cause initiale de l'accident est due à une faute de l'armateur, le matelot aura une action contre ce dernier. Si elle est due à une faute du capitaine, le matelot victime de l'accident pourra exercer son recours contre le capitaine, et il pourra, en outre, actionner l'armateur civilement responsable des faits du capitaine (art. 216 C. co.).

Conformément aux règles du droit commun, c'est au matelot qui réclame des dommages-intérêts, à raison de l'accident dont il est victime, à rapporter la preuve de la faute qui sert de base à sa demande en indemnité (1).

(1) Rouen, 27 nov. 1884 (*Jurisprud. Havre*, 1884. 2. 262); Cass., 21 mai 1886 (D. P. 1887. 1. 163); Trib. com. Havre, 6 juillet 1892 (*Revue internat. de Droit maritime*, 1892-1893, p. 84); Havre, 11 avril 1894 et 30 septembre 1895 (*ibid.*, 1894-1895, p. 244 et 436); Cass., 23 oct. 1900 (*ibid.*, 1900-1901, p. 327).

Mais, pour que la responsabilité de l'armateur soit engagée, suffit-il que le matelot apporte la preuve que l'accident a été occasionné par un fait du capitaine ou de l'armateur, conformément au principe de l'art. 1382 C. civ. ?

Cette question qui devait être résolue affirmativement avant la loi du 21 avril 1898 qui a créé une Caisse nationale de prévoyance contre les accidents dont sont victimes les gens de mer, est l'objet d'un doute depuis cette loi. L'art. 11 de la loi du 21 avril 1898 déclare, en effet, que le matelot, ses ayants cause ou la Caisse de prévoyance subrogée à leur droit, peuvent demander directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables *des faits intentionnels ou fautes lourdes* ayant déterminé la réalisation des accidents.

Ce texte a-t-il voulu laisser purement et simplement l'armateur sous l'empire des règles du droit commun, ou bien, a-t-il voulu, au contraire, l'affranchir de la responsabilité de celles de ses fautes qui ne sont pas intentionnelles ou lourdes? Nous ne faisons, pour le moment, qu'indiquer la question, nous réservant de l'examiner et d'y répondre quand nous étudierons les dispositions concernant la Caisse nationale de prévoyance ?

Lorsque le matelot aura rapporté la preuve que l'accident a été occasionné par une faute du capitaine ou de l'armateur, les dommages-intérêts auxquels il a droit devront comprendre tout ce qui est une suite directe et immédiate de l'accident.

QUATRIÈME PARTIE

Des mesures d'assistance spéciale aux gens de l'équipage

Dans les parties précédentes nous avons étudié tout un ensemble de mesures destinées à sauvegarder les intérêts pécuniaires des gens de l'équipage et à protéger leurs personnes dans leurs rapports avec l'armement.

Nous avons rencontré dans presque toutes ces matières un contrôle incessant de la part de l'Etat. Mais là ne s'est pas borné son rôle.

Il n'a pas voulu que les matelots parvenus à un âge, ou atteints d'infirmités qui ne leur permettent plus de se livrer aux durs labeurs de la mer, fussent laissés sans ressources. Il a compris qu'il fallait assurer à une catégorie de gens aussi intéressants, une épargne pour leurs vieux jours ; qu'il fallait accorder des pensions, dans le cas d'accidents, aux victimes de cette dangereuse profession ; et, par une exception toute spéciale, alors qu'il ne paie ordinairement des retraites ou des pensions qu'à ses fonctionnaires, il a créé des pensions pour les gens de mer, pensions pour lesquelles il fait lui-même d'importants sacrifices, en y contribuant pour une large part.

Dans cette quatrième partie, nous allons étudier l'Etablissement des invalides de la marine, en examinant plus particulièrement la Caisse des invalides et la Caisse des gens de mer, puis nous aborderons l'étude de la Caisse de prévoyance contre les accidents.

CHAPITRE PREMIER

DE L'ÉTABLISSEMENT DES INVALIDES DE LA MARINE

Les origines de l'Etablissement des invalides de la marine remontent à Louis XIV. Suivant le mot de Valin, le grand roi était un rémunérateur trop magnifique pour oublier ceux de ses sujets qui seraient estropiés à son service. Dans ce but, Louis XIV voulait tout d'abord recevoir les marins estropiés, dans deux grands hôpitaux qu'il se proposait d'établir, l'un à Rochefort, l'autre à Toulon. Mais, ce système était, au fond, peu pratique, et l'on comprit vite qu'il valait beaucoup mieux distribuer des récompenses pécuniaires.

Une ordonnance du 16 avril 1689 décida que les gens de mer blessés sur les vaisseaux du roi recevraient, à l'avenir, des demi-soldes réglées d'après la plus haute solde qu'ils touchaient dans leur dernier service, et, l'Édit de mai 1709, qui créait l'Etablissement royal des invalides de la marine, étendit ces dispositions aux marins du commerce. On considéra, dit Valin, que les officiers, matelots et soldats invalides, ou estropiés, au service des vaisseaux marchands équipés en guerre ou en marchandises, servent également l'Etat.

Pour assurer le service de ces pensions, l'Édit de 1709 portait qu'une retenue de quatre deniers pour livre serait opérée sur les prises ; il assujettissait à la même retenue les appointements, pensions, gages, gratifications et soldes, de tous les officiers et gens de mer employés, soit sur les vaisseaux de l'Etat, soit sur ceux du commerce.

Puis, ces ressources furent successivement augmentées par un édit de décembre 1712 qui ajouta à l'actif de l'Etablissement des invalides de la marine les deniers, effets et soldes des officiers et matelots, et autres personnes décédés en mer qui ne seraient pas réclamés, ainsi que la moitié du produit des bris et naufrages non réclamés.

L'édit de mars 1713 augmenta la retenue à opérer sur les salaires des équipages du commerce, et la porta à 6 deniers pour livre. Ce dernier édit fixait encore les retenues à opérer sur les parts revenant aux gens de mer engagés au fret ou au profit.

Par un édit de juillet 1720, Louis XV coordonna toutes ces dispositions, et organisa d'une façon définitive et complète la Caisse des invalides. Cette organisation fut remaniée par la loi du 13 mai 1791. La Révolution n'avait donc point cherché à détruire cette institution si heureuse; on peut remarquer que les nouvelles théories sociales et économiques tendaient, au contraire, à en favoriser le développement. Voici, en effet, ce que déclarait M. Begouen, à la séance de l'Assemblée nationale du 28 avril 1791, dans son rapport sur l'Etablissement des invalides de la marine : « L'Etablissement des invalides de la marine, l'organisation et l'administration de sa Caisse fixeront d'autant plus particulièrement votre attention, qu'il est impossible de séparer les idées que présente un pareil établissement de celles qui rappellent la fidélité, le dévouement, le courage et l'intrépidité de ces braves marins dont la vie entière est consacrée au service de l'Etat : qui, en temps de paix, montent ses flottes marchandes, arment et manœuvrent ses escadres en temps de guerre, tour à

tour enrichissent l'Etat ou le défendent, et, portant au dernier degré le mépris de la vie et de la mort, bravent avec le même sang-froid le fer de l'ennemi et les dangers du plus terrible élément.

« Quelles obligations l'Etat n'a-t-il pas contractées envers de pareils hommes ! Pourrait-il les écouter avec indifférence, lorsqu'ils se présentent affaiblis par les infirmités ou mutilés par le fer et le feu, et qu'ils viennent demander à la patrie, non le prix du sang qu'ils ont versé pour elle, ce sang ne se paye pas, mais le moyen de soutenir au moins une existence qu'ils ne seraient pas dans l'impossibilité d'alimenter par le travail de leurs bras, s'ils les eussent employés à des travaux sédentaires et moins périlleux. Et ce n'est pas d'un petit nombre d'individus qu'il s'agit ici, c'est de la subsistance de plus de quinze mille chefs de famille, veuves ou enfants de marins dont j'ai à vous entretenir. C'est l'intérêt de tous les hommes de mer pauvres et hors de service, qui m'anime ; ils auraient du moins été probablement jusqu'ici dans une misère qui eût fait la honte et le déshonneur de l'Etat, si, par une administration économique d'un établissement vraiment paternel, on n'avait réussi à leur assurer une retraite et des moyens de subsistance, lorsque l'âge, les blessures et les infirmités les mettent hors d'état de naviguer. »

La loi importante du 13 mai 1791 fut votée à la suite de ce rapport.

Cette loi est encore aujourd'hui la charte constitutionnelle de l'Etablissement des invalides. L'art. 3 du titre 1er de cette loi instituait comme revenus de la caisse :

1° Quatre deniers pour livre (1 fr. 65 0/0) sur toutes les dépenses du département de la marine et des colonies ;

2° Six deniers pour livre (2 fr. 47 0/0) sur les gages des des marins employés par le commerce et sur les bénéfices de ceux naviguant à la part ;

3° Un sou pour livre (4 fr. 95 0/0) du produit net de toutes les prises faites sur les ennemis de l'Etat par les corsaires français ;

4° Six deniers pour livre de la totalité et le tiers du produit net de toutes les prises quelconques faites sur les ennemis par les bâtiments de l'Etat ;

5° La totalité du produit non réclamé des bris et naufrages ;

6° La moitié de la solde des marins déserteurs à bord des bâtiments de commerce, l'autre moitié appartenant aux armateurs comme indemnité de leurs frais de remplacement ;

7° Le produit des successions non réclamées des marins et autres personnes décédés en mer ; les sommes, parts de prises, gratifications, salaires et journées d'ouvriers et autres objets de pareille nature concernant le service de la marine lorsqu'ils ne sont pas réclamés.

La loi de 1791 réglementa les conditions d'obtention des pensions, et donna une organisation complète à la Caisse des gens de mer. Par un arrêté du 18 thermidor an III, le Comité du Salut public compléta les attributions de l'Établissement des invalides en y joignant une seconde annexe, « la Caisse des prises ».

L'Etablissement des invalides, se trouve donc formé de trois services distincts : la Caisse des invalides, la Caisse des gens de mer, la Caisse des prises.

Le titre V de la loi du 13 mai 1791, se rapportant à la comptabilité de l'Etablissement des invalides, décidait que

la Caisse des invalides était un dépôt confié au ministre de la Marine qui ne pourrait, sous peine d'en être responsable, en intervertir la destination. En 1793, la Convention nationale décida que la Caisse des invalides serait remise au Trésor public, mais, deux ans plus tard, le 9 messidor an III (17 juin 1795), la Convention, regrettant d'avoir acquiescé aux propositions du Comité des finances, enlevait à la Trésorerie le service de la Caisse pour le replacer dans les attributions du ministre de la Marine.

Comme en 1810, grâce aux prises réalisées, la Caisse se trouvait dotée de sommes énormes, les millions qu'elle possédait excitèrent les convoitises du Trésor. Aussi un décret impérial, du 13 août 1810, fit passer la comptabilité et la caisse de l'Etablissement entre les mains du Trésor public. Alors commença de 1811 à 1814 l'enlèvement des capitaux si précieusement accumulés : 124 millions furent ainsi détournés de leur affectation, et, lorsque, à la suite des désastres de 1814, rentrèrent en France plus de 40.000 officiers, maîtres et marins provenant de la marine de guerre et de la marine de course, le Trésor ne put réaliser les fonds suffisants pour acquitter les pensions. La Caisse des invalides fut réduite à payer par acomptes et avec délais.

L'ordonnance du 22 mai 1816 et le règlement du 17 juillet de la même année, retraçant avec méthode les dispositions relatives à l'administration et à la comptabilité, replacèrent la Caisse de l'Etablissement des invalides dans les attributions du ministre de la Marine. En vertu de l'ordonnance royale du 29 mai 1816, l'Etablissement fut admis à faire valoir, comme tout créancier de l'Etat, ses créances sur le Trésor royal.

Depuis cette époque, bien des tentatives ont été faites pour supprimer l'Etablissement des invalides. C'est ainsi qu'en 1831, 1870, 1882, la question de suppression fut successivement agitée. En 1883, un projet de loi présenté par MM. Brun et Tirard, ministres de la Marine et des Finances, proposait au Parlement de transférer au ministère des Finances les pensions civiles et militaires de la Marine et des Colonies, de conserver au ministère de la Marine le service et les crédits des pensions commerciales. L'argument principal du projet était, que les recettes de la Caisse des invalides n'étant pas au niveau de ses dépenses, le Trésor devait lui venir constamment en aide pour combler le déficit. La proposition rencontra des adversaires résolus. M. Barbedette, rapporteur du budget de l'Etablissement des invalides, pour l'exercice 1884, déposait, le 10 novembre 1883, une proposition fortement motivée et aboutissant au maintien absolu de la Caisse des invalides.

La solution de M. Barbedette ne fut pas celle qui l'emporta ; ce fut celle présentée par M. le comte de Douville-Maillefeu, qui était partisan du rattachement au Trésor des pensions civiles et militaires de la marine. C'est pourquoi la loi du 21 mars 1885, concernant le budget sur ressources extraordinaires de l'exercice de 1885, fixa le transfert, au ministère des Finances, du service des pensions civiles et militaires de la marine et des colonies, laissant à la Marine les pensions commerciales (art. 9 et 10).

La Caisse, dans cette combinaison, cessait de recevoir les retenues destinées à concourir à l'acquittement des pensions dont elle se trouvait déchargée (art. 11). Seule-

ment, dans un but de simplification, le trésorier général et les trésoriers particuliers des invalides continuent de payer ces pensions civiles et militaires concurremment avec les agents du Trésor, pour le compte du ministère des Finances.

L'Établissement des invalides, qui n'a plus dans ses attributions que les pensions commerciales des marins, est toujours formé de trois services distincts : Caisse des prises, Caisse des maladies, Caisse des gens de mer

Bien que la question soit controversée, on doit, croyons-nous, admettre que l'Etablissement des invalides constitue un établissement public et non pas seulement une administration spécialisée par l'Etat (1). A son origine, en effet, la Caisse des invalides a été constituée comme une sorte de tontine, propriété collective des marins. L'art. 1, titre IV, de la loi du 13 mai 1791 y voit un dépôt confié au ministre de la Marine, qui ne peut, à peine d'en être responsable, en intervertir la destination.

Plusieurs textes postérieurs ont, du reste, considéré la Caisse des invalides comme ayant une personnalité propre, ne serait-ce que l'art. 1 du décret du 30 novembre 1887 qui édicte formellement que l'Établissement des invalides est essentiellement distinct et séparé du Trésor public.

Nous allons nous occuper spécialement de la Caisse des invalides de la marine et de la Caisse des gens de mer, en nous attachant à faire ressortir quels précieux moyens d'assistance y trouvent les gens de l'équipage.

(1) Aucoc, *Conférence sur le droit administratif*, t. I, n° 207.

§ 1. — *De la Caisse des invalides de la marine.*

Administration et comptabilité de la Caisse. — Voyons tout d'abord rapidement le service administratif et financier de la Caisse.

L'Etablissement des invalides est administré par un fonctionnaire qui relève directement du ministre de la Marine et qui est nommé, comme le trésorier général, par le chef de l'Etat. Ce fonctionnaire est nommé administrateur de l'Etablissement. L'administration centrale placée sous ses ordres comprend deux bureaux (décret 12 août 1886).

Le chef du premier bureau est constitué ordonnateur secondaire des dépenses qui sont imputées au budget annexe de la Caisse des invalides (art. 10 du décret du 30 novembre 1887). Les opérations de recette à Paris s'effectuent par ce même administrateur, mais, sur le littoral, dans les ports ou aux colonies, sur mandats des administrateurs de l'inscription maritime, sous la surveillance des administrateurs généraux et des chefs du service administratif (art. 12).

L'art. 14 du même décret charge l'administration de la marine de toutes poursuites à faire pour la rentrée des sommes dues à l'Etablissement, à quelque titre que ce soit. Nous avons déjà examiné cette action que pouvait intenter l'autorité maritime contre le propriétaire du navire.

Le service de la Trésorerie est confié à un trésorier général résidant à Paris, et à des trésoriers particuliers qui résident dans chacun des ports où il est convenable de les établir. Les consuls de France à l'étranger, les tréso-

riers-payeurs aux colonies effectuent, pour le compte du trésorier général des invalides, tous les paiements et recouvrements concernant le service de l'Etablissement des invalides, et pour lesquels leur concours est jugé nécessaire (Règlem. 17 juillet 1816, art. 2 ; décret 31 mai 1862, art. 796 ; décret du 7 novembre 1885, art. 10).

Le contrôle de l'Etablissement a été confié par l'ordonnance du 2 octobre 1825 à une commission supérieure chargée de surveiller les recettes et les dépenses. Cette commission a été réorganisée par le décret du 30 novembre 1887 (art. 47 et suiv.) qui lui a confié une importante mission de surveillance et de protection. Son rapport est présenté au Parlement.

La Caisse des invalides demeure, en outre, soumise aux règles générales de la comptabilité publique ; le ministre des Finances peut faire inspecter la Caisse générale à Paris et les Caisses particulières, s'il le juge convenable.

Les administrateurs de la marine qui s'occupent du service de la Caisse, étant des fonctionnaires de l'Etat, ne sont pas rétribués sur les fonds de la Caisse. Seul, le personnel spécialement affecté à ce service est rémunéré sur les fonds de la Caisse des invalides.

Recettes. — « La Caisse des invalides, dit l'art. 786 du décret du 31 mai 1862, centralise les produits des versements (opérés par la Caisse des gens de mer et par la Caisse des prises) avec les autres revenus dont se compose la dotation de l'Etablissement, aux termes de l'art. 5 de l'ordonnance du 22 mai 1816, et qu'elle perçoit directement pour former un fonds de pensions en faveur des hommes de mer et de tous autres attachés au département

de la marine et des colonies. » Comme depuis la loi de finances du 22 mars 1885, les pensions civiles et militaires de la marine et des colonies ne sont plus à la charge de la Caisse des invalides, les ressources de cette dernière ont été diminuées. C'est ainsi que la retenue de 3 0/0 qui était effectuée sur les dépenses du matériel de la marine et des colonies, a été supprimée, et que les retenues qui s'exercent sur le personnel ne concernent plus que le personnel des équipages du commerce.

Actuellement les revenus de la Caisse des invalides se composent :

1° Des taxes et retenues sur les salaires des marins employés par le commerce et sur les bénéfices de ceux qui naviguent à la part ou se livrent à la pêche, savoir :

A) 3 centimes par franc, sur les salaires des marins engagés au mois et au voyage, et sur les décomptes des marins engagés à la part dans la navigation au long cours et de ceux employés aux pêches de la baleine et de la morue (loi du 13 mai 1791, tit. 1, art. 4 ; ordonnance du 22 mai 1816, art. 5 ; ord. du 9 octobre 1837, art. 3 ; loi du 11 avril 1881, art. 6) ;

B) Pour les marins engagés à la part, suivant le tarif ci-après :

a) *Pour le cabotage ou le pilotage en mer :*

Capitaines, maîtres et pilotes patrons	Fr.	3 »	par mois.
Officiers mariniers et pilotes.....		1 50	—
Matelots.....		1 20	—
Novices		0 75	—
Mousses.....		0 30	—

b) *Pour la petite pêche au poisson frais ou le pilotage en rivière :*

Patrons	Fr.	1.50 par mois.
Matelots		0 75 —
Novices		0 75 —
Mousses.....		0 25 —

(Loi du 11 avril 1881, art. 6.)

Ces taxes et retenues s'opèrent, à l'armement, sur les avances reçues, et, au désarmement, sur le montant de ce qui est encore dû, déduction faite des avances, trois jours après le retour (Edit de juillet 1720, titre VI, art. 4);

2° Du versement de 5 0/0 de la totalité des émoluments, opéré par les officiers des différents corps de marine autorisés à servir dans le commerce ou l'industrie, et rétribués, par suite, sur d'autres fonds que ceux de l'Etat (loi de finances du 8 août 1885, art. 11);

3° Des sommes dues par l'Etat aux déserteurs des bâtiments de l'Etat, et des parts de prises leur revenant. (loi du 13 mai 1791, titre 1, art. 4 ; Code de justice militaire de l'armée de mer, art. 371) ;

4° De la moitié de la solde acquise par les déserteurs de la marine du commerce (l. 13 mai 1791, t. 1, art. 4 ; décret-loi du 24 mars 1852, art. 69) ;

5° Des droits des invalides sur les captures faites par les bâtiments de l'Etat ; ces droits sont réglés comme suit :

a) Sur les prises faites par les corsaires 5 0/0 du produit net ;

b) Sur les prises faites par les bâtiments de guerre,

2 1/2 0/0 du produit brut de toutes les prises faites sur l'ennemi ;

c) Un tiers du produit net des corsaires, bâtiments et cargaisons pris sur le commerce ennemi (ordonnance du 22 mai 1816, art. 5) ;

6° De la totalité du produit non réclamé depuis trente ans des bris et naufrages, des parts de prises, soldes, gratifications, salaires, journées d'ouvriers, ainsi que des successions des marins et autres personnes décédés en mer (l. 13 mai 1791, tit. 1, art. 4 ; règlement du 15 décembre 1786, art. 4) ;

7° Du produit de la vente des feuilles de rôles d'équipage délivrés aux bâtiments du commerce (loi fin. du 22 mars 1885, art. 11) ;

8° Du produit des amendes et confiscations légalement prononcées en vertu du Code de justice militaire pour l'armée de mer, ainsi que pour contravention aux lois et règlements maritimes (Code de just. mil. pour l'armée de mer, loi du 4 juin 1858, art. 371 ; décrets des 9 janvier et 2, 19, 24 et 28 mars 1852);

9° Des arrérages des rentes appartenant à la Caisse des invalides, inscrits au grand-livre de la Dette publique, et du revenu des autres placements provenant de ses économies (l. du 13 mai 1791, t. 1, art. 2 ; ordonnance du 16 mai 1816, art. 10) ;

10° Des produits éventuels dont elle est actuellement en jouissance ;

11° Enfin de la subvention annuelle servie par le département de la marine. Cette subvention était très importante antérieurement à 1886, car alors la Caisse des invalides était chargée du paiement des pensions

militaires et civiles de la marine et des colonies. Elle atteignit, en 1885, la somme de 25 millions. Depuis cette époque, la marine étant déchargée du service de ces pensions, la subvention atteint le chiffre de 10 millions environ. Suivant les évaluations budgétaires de l'année 1903, elle était de 11 millions 511.534 fr.; pour l'année 1904, elle atteint le chiffre de 11 millions 824.534 fr.

Dépenses. — Avec ces ressources, la Caisse des invalides doit assurer le paiement des dépenses suivantes (art. 8 du décret du 30 novembre 1887) :

1° Pensions demi-soldes et pensions dérivées accordées aux marins inscrits et à leurs veuves et orphelins (l. 11 avril 1881) ;

2° Gratifications et secours accordés aux marins, militaires et agents du département de la marine, à leurs veuves et à leurs enfants ainsi qu'à leurs pères et mères (l. du 13 mai 1791, t. III, art. 1) ;

3° Secours annuel attribué à l'hospice de Rochefort pour la subsistance et l'entretien de douze veuves infirmes et de quarante orphelins de marins, militaires et ouvriers de la marine (arrêté consulaire du 9 messidor an IX ; loi de finances du 8 juillet 1865) ;

4° Appointements du personnel de l'administration centrale et des comptables de l'Etablissement des invalides ;

5° Frais de bureaux administratifs, frais de service du trésorier général et des trésoriers particuliers, indemnités allouées aux comptables du Trésor leur servant de correspondants aux colonies, frais d'impression et frais de recouvrement (l. 13 mai 1791, t. V, art. 12 et 13) ;

6° Frais d'entretien, à l'Hôtel des Invalides de la guerre, des marins demi-soldiers qui sont admis dans cet établissement (l. 13 mai 1791, t. IV, art. 7, et ordonnance du 22 mai 1816, art. 8).

Pensions demi-soldes et pensions dérivées.— Nous n'allons nous occuper que des pensions demi-soldes et dérivées dont le paiement doit être effectué aux marins du commerce, à leurs veuves et orphelins, par la Caisse des invalides.

Le régime des pensions, réglementé tout d'abord par la loi du 13 mai 1791, puis par la loi du 22 juin 1862, est actuellement régi par la loi du 11 avril 1881. Une amélioration aux pensions de retraite attribuées aux inscrits maritimes a été apportée par cette loi.

Pour avoir droit à la pension demi-solde, il faut tout d'abord être inscrit maritime ; il faut de plus avoir un certain âge et avoir réalisé certains services. Parmi les services qui donnent droit à l'obtention de la demi-solde entrent en ligne de compte non seulement les services rendus dans la navigation commerciale, mais encore ceux rendus à l'Etat, et, dans une certaine limite, les services civils. Occupons-nous tout d'abord de l'âge requis chez l'intéressé, puis des services.

1° *L'âge.* — Tout d'abord fixé à 60 ans pour les marins, et à 50 ans pour les veuves, l'âge a été ramené à 50 ans pour les marins, et à 40 ans pour les veuves, par les lois du 28 juin 1862 et du 11 avril 1881. Cependant la demi-solde peut être réclamée par l'ayant droit avant l'âge de 50 ans accomplis, si des infirmités évidentes le mettent dans l'impossibilité absolue de naviguer.

Cet état doit être constaté par une commission spéciale constituée par décret au chef-lieu de chaque sous-arrondissement maritime. La composition de cette commission est actuellement déterminée par le décret du 21 janvier 1899 (*Journ. off.*, 24 janvier 1899).

Pour les veuves sans enfants, l'âge de 40 ans est exigé ; pour les orphelins la pension cesse dès qu'ils ont atteint l'âge de 21 ans. S'il y a plusieurs enfants, la pension des aînés ayant atteint l'âge de 21 ans est réversible sur la tête des plus jeunes, jusqu'à la majorité du dernier d'entre eux.

2° *Services.* — Le matelot doit compter au moins vingt-cinq ans de services. Les services qui donnent droit à la pension demi-solde sont ceux rendus soit à l'Etat, soit dans la navigation commerciale, soit à la pêche. Entrent également en ligne de compte les services rendus dans l'armée de terre et les services civils. Mais, dans ce dernier cas, ces services ne comptent que lorsque l'intéressé est âgé de 20 ans, et, il faut de plus qu'il puisse justifier de vingt ans de services dans la marine en France, ou de dix ans aux colonies (art. 37 de la loi du 13 avril 1898).

Le temps de captivité est compté (ordonnance du 22 janvier 1824) ; ce temps sera même compté, pour la totalité en sus de sa durée effective si le matelot a été fait prisonnier sur un bâtiment de l'Etat ou sur un bâtiment de commerce armé par l'Etat (art. 47, loi de finances du 25 février 1901).

Le temps passé à la petite pêche est toujours compté aujourd'hui pour la totalité de sa durée (décret du 10 avril 1884). La navigation antérieure à la promulgation du

décret de 1884 ne compte toutefois que pour les trois quarts de sa durée effective, à moins que l'intéressé ne puisse justifier de six ans de service sur les bâtiments de l'Etat ou dans les corps organisés de la marine (ordonnance du 9 octobre 1837).

Sont enfin comptés comme temps de navigation commerciale : à partir de l'âge de 10 ans, les services à la mer sur les bâtiments de l'Etat, sauf sur les bâtiments-écoles des mousses (l. 11 avril 1881, art. 1er) ; à partir de 16 ans, tout service à la mer, s'il y a eu perception de la retenue de 3 0/0 au profit de la Caisse des invalides (1).

En retraçant les conditions donnant droit à la pension de demi-solde, nous venons de voir que l'intéressé devait être âgé de 50 ans accomplis, sauf le cas d'infirmités, et qu'il devait de plus justifier de trois cents mois de services. Or, il peut fort bien arriver qu'un marin ayant navigué durant vingt-cinq années renonce à la navigation avant l'âge de 50 ans. La radiation des matricules de l'inscription maritime ayant lieu d'office pour tout homme demeurant trois années sans naviguer, le matelot qui renonce à la navigation, se trouvant dans les conditions que nous venons d'énumérer, sera-t-il déchu de ses droits à la pension ?

Une circulaire ministérielle du 17 août 1897 (2) déclare que la condition d'âge n'est qu'une suspension dans l'exercice du droit à la pension, mais que ce droit est acquis incontestablement après trois cents mois de navigation effective. La radiation des matricules ne fera donc

(1) Sur l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, voir L. du 20 juillet 1897 modifiée par la loi du 14 avril 1904.

(2) *Bull. offic. de la marine*, 1897, p. 158.

pas perdre, à l'intéressé qui attend à terre, les droits à la pension.

Comment se décompte la demi-solde.— Le montant de la demi-solde est aujourd'hui fixé d'après le grade qu'avaient les intéressés au moment de quitter le service de l'Etat. Cette demi-solde est réglée :

1° Proportionnellement au temps de commandement, pour les capitaines de la marine marchande, les maîtres au cabotage et les patrons brevetés ;

2° Proportionnellement à la force des machines du navire, pour les mécaniciens et chefs de quart ;

3° Sur la paye du matelot de 3e classe pour les marins n'ayant pas de service à l'État.

D'après le tarif annexé à la loi du 11 avril 1881, les fixations mensuelles varient : de 17 à 32 fr. pour les matelots, de 38 à 65 fr. pour les capitaines au long cours, les maîtres au cabotage, patrons brevetés et mécaniciens. Tel est le principal de la demi-solde. Bien que ce principal soit d'un taux absolu ne pouvant varier à raison des services, il est cependant susceptible d'être augmenté. Il y a d'abord un supplément d'invalidité accordé aux marins âgés de 60 ans. Ce supplément, qui est de 9 fr. pour les simples matelots, varie de 9 à 14 fr. pour les capitaines au long cours, suivant que la demi-solde est de 38, 47, ou 65 fr.

Ce supplément est toujours accordé sans condition d'âge, dans le cas de blessures ou d'infirmités graves contractées au service de l'Etat (décision du 19 juillet 1832).

Un autre supplément entre 6 et 10 fr. est accordé

encore à tout marin ayant cinq années de service sur la flotte de l'Etat.

Si l'on additionne le montant de ces diverses allocations, on voit que la pension mensuelle d'un matelot peut varier de 17 à 65 francs, celle d'un capitaine de 38 à 89 francs.

L'homme de mer n'est pas le seul ayant droit à la pension de demi-solde ; sa veuve, ses enfants mineurs ont également le droit d'obtenir une pension, dite pension dérivée de demi-solde. Ce droit est accordé à la veuve âgée de 40 ans ; aucune condition d'âge n'est exigée si elle a un ou plusieurs enfants. La pension dérivée des veuves des marins, morts en possession de leurs droits à la demi-solde, est fixée, par la loi du 11 avril 1881, à la moitié du maximum de la pension attribuée au mari.

Au décès de la mère, ou si elle est déchue de ses droits, les orphelins ont droit à ce même secours, qui leur est payé jusqu'à ce que le plus jeune ait accompli sa vingt et unième année.

Un dernier supplément, qui intéresse aussi bien les veuves que les marins, est celui qui est accordé pour chaque enfant légitime ou légitimé âgé de moins de 10 ans ; ce supplément varie de 24 à 36 francs par an, suivant le chiffre de la demi-solde de l'intéressé.

Les demandes de pensions doivent être adressées à l'administration de la marine, qui les transmet au chef du service maritime.

L'administration centrale des invalides vérifie ces demandes, qui, après une révision au Conseil d'Etat, sont définitivement concédées par décret. Le paiement des pen-

sions a lieu à partir du 1er janvier qui suit le jour où le droit des intéressés est constaté (1).

Non seulement la Caisse des invalides paye des pensions de demi-solde, mais elle distribue encore des secours aux matelots et à leurs familles dans le cas de besoins urgents (art. 1, titre III, l. du 13 mai 1791).

D'après l'art. 12 de la loi de finances du 8 août 1885, la somme à distribuer en secours sur le fonds de la Caisse des invalides doit être fixée par la loi annuelle de finances. Dans le budget de l'année 1903, ce fonds de secours

(1) On vient de distribuer à la Chambre le rapport fait au nom de la commission du budget, chargée d'examiner la proposition de loi de M. Paul Bignon, tendant à faire bénéficier le demi-soldier inscrit maritime de sa pension de retraite, à compter du jour où son droit est constaté et non à partir du 1er janvier qui suit cette constatation. Le rapporteur montre qu'il est temps de faire cesser l'inexplicable injustice par suite de laquelle les demi-soldiers sont actuellement classés dans une catégorie à part de pensionnés de l'Etat. La dépense budgétaire résultant de la proposition actuelle atteindrait 275.000 francs.

Le rapport conclut à l'adoption de la proposition de loi suivante :

ART. 1. — « A partir de la promulgation de la présente loi, les pensions dites demi-soldes, concédées aux inscrits maritimes, porteront rappel d'arrérages : 1° à compter du jour où l'intéressé a atteint l'âge de 50 ans, si, à ce moment, il réunit les vingt-cinq ans de service à l'Etat et de navigation exigés par l'art. 1 de la loi du 11 avril 1881 ; 2° à compter du jour où, ayant dépassé l'âge de 50 ans, il compte vingt-cinq années de service à l'Etat et de navigation. »

ART. 2. — « Les demi-soldes accordées aux inscrits maritimes qui, réunissant vingt-cinq années de service à l'Etat et de navigation, sont reconnus atteints, avant l'âge de 50 ans, d'infirmités évidentes qui les mettent dans l'impossibilité absolue de naviguer, seront payées à compter du 1er janvier de l'année pendant laquelle la demi-solde aura été concédée. »

ART. 3. — « Pour les pensions dérivées de la demi-solde, les arrérages courront du décès du mari, si la veuve a 40 ans, ou, si n'ayant pas atteint cet âge, elle a un ou plusieurs enfants ; du jour où la veuve atteint 40 ans, si à l'époque du décès elle n'avait pas cet âge. »

ART. 4. — « Les charges résultant des dispositions qui précèdent seront inscrites au budget de la marine, Caisse des invalides de la marine, budget des dépenses, chapitre 3, demi-soldes et pensions qui en dérivent, lois des 13 mai 1791, 11 avril 1881 et 8 août 1885. »

est porté à la somme de 1 million 41.000 francs. La circulaire du 28 février 1886 indique que des secours peuvent être accordés ;

1° Aux anciens marins, militaires ou employés qui ne sont titulaires d'aucune pension ni demi-solde, et qui comptent néammoins un certain nombre d'années de services.

2° A leurs veuves non pensionnées, parce que leurs maris, décédés en activité de service, n'avaient pas accompli le temps exigé par la loi pour l'obtention de la demi-solde ;

3° Aux orphelins ; il faut qu'il s'agisse d'enfants légitimes, ou, s'il s'agit d'enfants naturels reconnus, que leur situation soit exceptionnellement nécessiteuse ;

4° Aux ascendants, quand leur état de misère est la conséquence de la perte de leurs enfants.

Les propositions de secours sont faites par les administrateurs de la marine ; c'est le ministre de la Marine qui statue dans la limite du maximum porté aujourd'hui à la somme de 500 francs par famille.

Disons, en terminant, que les secours comme les pensions sont incessibles et insaisissables.

§ 2. — *De la Caisse des gens de mer.*

Les origines de la Caisse des gens de mer sont aussi anciennes que celles de la Caisse des invalides. Elle fut créée par une déclaration du roi du 1er juin 1782 ; cette déclaration avait pour but de ne pas laisser aux fonctionnaires de l'inscription maritime, appelés alors commissaires et officiers d'escadre, le maniement des valeurs qui

se transmettent par lettres de change entre les localités maritimes. C'est de cette époque que date la comptabilité spéciale dite des gens de mer. Cette comptabilité était confiée au trésorier des invalides. Puis la loi du 13 mai 1791 disposa que les trésoriers des invalides dans les ports seraient en même temps caissiers des matelots, et créa, en outre, des caissiers des gens de mer dans les autres quartiers.

L'organisation et la comptabilité de la Caisse des gens de mer sont actuellement régies par le règlement du 17 juillet 1816 et par l'ordonnance du 9 octobre 1837, modifiée par le décret du 8 mai 1867.

La Caisse des gens de mer est une caisse de dépôt dont le but est de recueillir et de conserver toutes sommes pouvant revenir aux marins ou à leurs familles. Ainsi, elle reçoit : le versement des salaires des matelots absents lors des paiements, le montant de la solde que ces derniers délèguent à leurs familles, le produit des successions des marins. Ces diverses sommes sont conservées durant trente ans à la Caisse des gens de mer ; à défaut de réclamation de la part des intéressés, durant ce laps de temps, elles sont versées à la Caisse des invalides, dont elles deviennent la propriété.

La Caisse des gens de mer fait encore parvenir au quartier du matelot le montant des gages qui lui est payé en dehors de ce quartier et qu'il ne peut directement toucher, du moins aujourd'hui, si le paiement a lieu à l'étranger ou aux colonies.

La Caisse des gens de mer est, enfin, un intermédiaire entre les matelots et leurs familles ; les sommes que les marins voudront faire passer à leurs femmes, ascendants,

descendants, frères ou sœurs, sur les décomptes qui leur sont dus, seront envoyées, sans frais, au moyen de traites payables à vue et en compte courant. Ces traites sont limitées au chiffre de 1.000 francs (décret du 8 mai 1867, art. 1. ; instr. minist. du 22 juin 1867).

De la brève étude que nous venons de faire de la Caisse des invalides et de la Caisse des gens de mer, il ressort que ces institutions de prévoyance constituent un précieux avantage pour les gens de mer. Grâce aux pensions payées par la Caisse des invalides, les matelots âgés ou infirmes seront à l'abri de la misère. Pour subvenir à ces pensions, l'Etat fait, il est vrai, d'importants sacrifices, mais, nous croyons que c'est un devoir pour lui de secourir ces vieux matelots, dont l'existence s'est passée tout entière à son service, car il est toujours vrai de dire, avec M. Bégouen, que soit en montant les flottes marchandes, soit en manœuvrant les escadres, tour à tour ils l'enrichissent ou le défendent.

CHAPITRE DEUXIÈME

CAISSE NATIONALE DE PRÉVOYANCE CONTRE LES ACCIDENTS

Nous venons de voir que, pour obtenir la pension de demi-solde, les gens de l'équipage devaient être âgés de 50 ans accomplis et qu'ils devaient, en outre, avoir trois cents mois de navigation. Nous avons indiqué que la condition d'âge n'était pas exigée de ceux qui se trouvaient dans l'impossibilité de naviguer à la suite d'accidents survenus ou d'infirmités contractées pendant l'exercice de leur profession, mais que, par contre, la condition des vingt-cinq années de navigation était toujours exigée.

Les marins victimes d'accidents se trouvaient donc dans une très fâcheuse situation, si, ne réunissant pas les conditions requises pour obtenir la pension dite de demi-solde, ils ne pouvaient rapporter la preuve que l'accident dont ils étaient victimes était dû à la faute du capitaine ou de l'armateur. Réduits aux simples secours alloués sur la Caisse des invalides, ils ne pouvaient trouver en eux le moyen de subvenir à leur existence.

Aussi, lors de la discussion de la loi du 9 avril 1898, on jugea tout d'abord qu'il était nécessaire d'étendre cette loi aux marins.

La commission, disait M. Félix Faure, le 23 mai 1888, n'a pas perdu de vue les marins ; à propos d'une question qui lui était posée lors de la première délibération, elle faisait remarquer que l'expression « entreprise de

transports » comprenait l'industrie maritime. Mais comme les dispositions de cette loi générale sur les accidents ne pouvaient pas s'appliquer aux marins, M. Félix Faure déposa, le 15 octobre 1888, une proposition de loi réglementant d'une manière spéciale les indemnités à accorder aux matelots en cas d'accidents. Cette proposition ne fut jamais discutée.

Le 29 mars 1898, le Gouvernement présenta à la Chambre des députés le projet, qui, voté le 21 avril suivant, créait la Caisse de prévoyance contre les accidents dont sont victimes les gens de mer. Ce sont les dispositions de cette dernière loi qui seules régissent les accidents des marins ; il a été reconnu, à la Chambre des députés, le 10 juin 1893, et au Sénat, le 5 décembre 1895, que les inscrits maritimes n'étaient pas compris dans la loi du 9 avril 1898.

L'économie générale de la loi du 21 avril 1898 est d'accorder des pensions aux marins et aux familles des marins victimes d'accidents ; pour assurer le service de ces pensions, il est créé une Caisse, dite de prévoyance, dont les ressources sont alimentées par des cotisations prélevées obligatoirement sur les salaires des marins, par des apports imposés aux armateurs, et enfin par des avances faites par l'Etat, si les premières ressources sont insuffisantes. Les avances fournies par l'Etat sont remboursables, mais non productives d'intérêt.

Ce système de la mutualité, qui est établi par la loi du 21 avril pour la constitution de la Caisse de prévoyance, a été dicté par les considérations suivantes : le projet de loi sur les accidents professionnels maritimes, dit l'exposé des motifs, devait être établi sur des bases tout à fait

différentes de celles sur lesquelles repose la loi concernant les accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. « C'est par centaines que disparaissent chaque année, victimes de leur dangereuse profession, des marins, enlevés à la force de l'âge, laissant sans ressources des familles généralement nombreuses, plongeant parfois dans le deuil des villages entiers. En présence de risques aussi fréquents, aussi redoutables, il ne pouvait être question de poser ici en principe la responsabilité du patron, qui est à la base du projet général de loi sur les accidents du travail.

« L'élévation du coefficient des risques exclut toute possibilité d'assimilation de la navigation et de la pêche maritimes aux industries terriennes.

« Mettre à la charge des armements l'indemnisation des accidents de la navigation eût été un non-sens. En l'état actuel de notre marine marchande, dont les souffrances s'aggravent chaque jour, c'eût été, de plus, porter le coup de mort à cette industrie si essentielle à la prospérité du pays.

« Ajoutons que, dans l'importante catégorie de la pêche côtière, le chef d'entreprise n'est généralement pas, à proprement parler, un armateur ; ce n'est en quelque sorte qu'un associé de son équipage, un marin comme ses compagnons de travail, bien moins employeur que travailleur, et à qui le principe du risque professionnel ne saurait équitablement être appliqué. Afin d'arriver, cependant, à pourvoir aux conséquences des risques du métier de marin, et à réaliser ainsi un nouveau progrès qui soit comme le couronnement de l'œuvre de tutelle bienfaisante qu'elle a entreprise à l'égard des travailleurs

des industries de la mer, l'administration de la marine a pensé que le système le plus pratique en vue de la constitution d'un capital destiné à prémunir les marins contre les éventualités de leur existence périlleuse, était celui de la mutualité, de l'association mutuelle basée sur le sacrifice de chacun au profit de celui qui est frappé.....

« Pour que cet effort ne dépasse point les facultés contributives du marin, assujetti déjà à un prélèvement sur ses salaires au profit de la Caisse des invalides, nous avons pensé qu'il convenait de faire appel, pour le surplus, aux armateurs et patrons, en réclamant d'eux un apport qui eût en quelque sorte le caractère d'une subvention à la mutualité, plutôt que celui d'une imposition résultant d'une responsabilité posée en principe et d'une obligation formelle d'assurance. Ce système mixte nous a paru proportionner équitablement le sacrifice de chacun aux moyens dont il dispose. »

Tels sont les motifs qui ont inspiré la loi du 21 avril 1898; nous allons en étudier les dispositions, en nous occupant d'abord de l'administration de la Caisse de prévoyance.

Administration de la Caisse. — La Caisse de prévoyance est annexée à la Caisse des invalides, mais a son existence indépendante (l. 21 avril 1898, art. 1). Sa vie propre, son budget, son patrimoine sont à part ; c'est ce qui a été nettement spécifié dans l'exposé des motifs.

La Caisse de prévoyance est revêtue de la personnalité civile (art. 2). Le ministre de la Marine est chargé de sa gestion avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la Caisse des inva-

lides de la marine. Le contrôle financier de l'institution appartient à l'administration supérieure de l'Etablissement des invalides (art. 18).

Il est créé, au ministère de la Marine, un conseil d'administration spécial de la Caisse de prévoyance. Ce conseil est composé : 1° des membres titulaires de la commission supérieure des invalides ; 2° d'un nombre d'inscrits et d'armateurs égal à celui de la commission précitée, pris par moitié dans chacune de ces deux catégories, et nommés par décret pour une durée de trois ans (art. 19). Actuellement, ces membres sont au nombre de huit ; ils sont spécialement consultés sur l'emploi et le placement des fonds de la Caisse et donnent leur avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de l'institution.

Pour assurer le service des pensions, il est tenu, à l'administration centrale de l'Etablissement des invalides, un grand-livre sur lequel sont enregistrés les pensions et secours annuels au fur et à mesure de leur constitution (art. 24). Le paiement des pensions, secours et indemnités à la charge de la Caisse de prévoyance est garanti au moyen de la constitution annuelle du capital présumé nécessaire pour servir, jusqu'à leur extinction, les allocations accordées en vertu de la présente loi pendant l'année écoulée. Ce capital est calculé en appliquant au montant des pensions et secours concédés pendant l'année, les règles suivies par la Caisse nationale des retraites, et en ajoutant au produit ainsi obtenu la somme des indemnités allouées et des frais d'administration dépensés pendant ladite année. Ce capital est réalisé dans la Caisse de l'institution, au moyen : 1° des cotisations des inscrits

et des armateurs, des dons et legs et autres subsides afférents à l'année, à l'exclusion, toutefois, des dons, legs et subsides ayant une affectation spéciale ; 2° s'il y a lieu, d'un prélèvement sur le fonds de réserve constitué en vertu de l'art. 15 de la présente loi ; 3° en cas d'insuffisance de ces ressources, d'avances remboursables de l'Etat égales au déficit (art. 14).

Les fonds de la Caisse de prévoyance sont employés en rentes sur l'Etat, en valeurs du Trésor et en obligations garanties par l'Etat.

Telle est l'administration de la Caisse de prévoyance ; parmi les ressources qui l'alimentent, nous allons, pour demeurer dans les limites du sujet qui nous intéresse, nous occuper plus spécialement des cotisations imposées aux inscrits et aux armateurs.

Des cotisations. — Aux termes de l'art. 2 de la loi du 21 avril 1898, la Caisse de prévoyance est alimentée : 1° par la cotisation des participants ; 2° par les apports des propriétaires ou armateurs de navires ou de bateaux.

L'art. 1er indique que font obligatoirement et exclusivement partie de cet Etablissement tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de 10 ans.

En ce qui concerne les inscrits maritimes, le quantum des cotisations est déterminé par l'art. 3. D'après ce texte, les cotisations sont fixées à la moitié des taxes perçues sur leurs gains et salaires en faveur de la Caisse des invalides, c'est-à-dire, que ces cotisations sont de 1 fr. 50 p. 0/0 du montant des salaires.

Ces cotisations ne peuvent, ajoute l'art. 3, excéder deux francs par mois pour les inscrits appartenant aux deux

dernières catégories déterminées par le tarif fixant la demi-solde et les pensions d'infirmités annexé à la loi. Ces catégories comprennent les inscrits non titulaires de brevets de capitaine au long cours, de mécanicien, pilote, patron breveté, maître au cabotage, et embarqués soit comme matelots, soit comme officiers au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou comme patrons d'embarcations exerçant la petite pêche au large.

En ce qui concerne les armateurs, l'art. 4 établit que la cotisation à verser doit être égale au montant de celle versée par l'équipage, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les propriétaires ou armateurs de bateaux armés pour le long cours et le cabotage, la grande et la petite pêche, le pilotage et le bornage, et les propriétaires de bâtiments de plaisance munis de rôles d'équipage.

Par exception, cependant, les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche, au pilotage ou au bornage, qui montent eux-mêmes lesdits bateaux, n'étaient assujettis qu'au versement d'une cotisation annuelle de 3 fr. par homme, si la navigation s'exerçait exclusivement dans la partie maritime des fleuves, rivières, étangs ou canaux aboutissant à la mer, et de 4 fr. par homme, si cette navigation avait lieu en mer (art. 4, 2e alin.).

Cette taxe réduite a été supprimée par la loi de finances du 30 mars 1902 qui, dans l'art. 81, déclare que « les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite navigation (petite pêche, bornage et pilotage), montant eux-mêmes lesdits bateaux, seront exonérés de la taxe de 3 et 4 fr. par homme et par an, imposée par la loi du 21 avril 1898, et qu'ils ne seront astreints qu'à leur coti-

sation individuelle d'inscrits ». Le même article ajoute que le montant des retenues opérées, en vertu de la loi sur la marine marchande, sur les primes à la navigation et à la construction, pour allocation de secours aux marins français victimes de naufrages et autres accidents ou à leurs familles, qui est attribué à la Caisse de prévoyance des marins, viendra en déduction du produit des cotisations individuelles prévues par les art. 3 et 4 de la loi du 21 avril 1898.

Les réductions proportionnelles à appliquer aux cotisations individuelles seront fixées par un décret rendu sur avis conforme du conseil d'administration de la Caisse de prévoyance.

Les retenues opérées sur les primes à la marine marchande dont parle ce texte, ont été fixées par la loi du 7 avril 1902 à une retenue de 4 0/0 prélevée sur les primes à la construction et à une retenue de 9 0/0 prélevée sur les primes à la navigation (art. 4 et 21). Le législateur a voulu que la Caisse de prévoyance profitât, dans une certaine mesure, des sacrifices imposés au budget en faveur de la marine marchande. Les inscrits maritimes bénéficieront ainsi de réductions proportionnelles à appliquer à leurs cotisations. Les cotisations que doivent verser les inscrits ne sont donc pas fixées à une somme invariable telle qu'elle est déterminée par l'art. 3 de la loi du 21 avril 1898 ; elles peuvent varier, et, cela se conçoit, car l'importance des sinistres pouvant varier chaque année, les ressources de la Caisse peuvent tour à tour largement suffire au service des pensions, ou, au contraire, se trouver insuffisantes. Dans le premier cas,

les cotisations seront diminuées ; elles seront augmentées dans le deuxième.

Le taux des réductions et des relèvements des cotisations est fixé par décret rendu sur la proposition des ministres de la Marine et des Finances, sur avis conforme du conseil d'administration de la Caisse de prévoyance (art. 17).

La cotisation des inscrits est tout d'abord réduite, lorsque le produit des ressources de la Caisse dépasse le chiffre du capital nécessaire au service des pensions, d'une somme de un million et demi de francs. Cette somme constitue une réserve destinée à couvrir les déficits qui pourraient ultérieurement se produire. La cotisation doit alors être réduite dans la proportion nécessaire pour ne pas augmenter la réserve au-delà de ce chiffre.

La cotisation des inscrits n'est pas seule réduite, la la même réduction atteint les versements à effectuer par les armateurs (art. 15).

Si, par contre, le fonds de réserve vient à tomber au-dessous de cinq cent mille francs, les contributions à la charge des inscrits et des armateurs sont relevées dans une proportion commune, en vue de ramener ce fonds à son maximum (art. 15, dern. alin.).

L'art. 16 prévoit le cas où les ressources ordinaires de la Caisse ne suffisent pas pour constituer le capital nécessaire au service des pensions. La Caisse étant alors obligée, pour parfaire son déficit, de faire appel aux avances de l'Etat, l'art. 16 déclare que ces avances devront, préalablement à toute réduction des cotisations et des versements des participants, être remboursées à l'Etat, lorsque les recettes viendront à l'emporter sur les charges.

En cas de succession de déficits annuels, ayant entraîné des avances de l'Etat, le taux des cotisations ou versements pourra être momentanément relevé dans la proportion nécessaire pour mettre la Caisse à même d'équilibrer ses recettes et ses charges, sans que, toutefois, ce relèvement ne puisse excéder un tiers des contributions exigées des participants en conformité des art. 3 et 4.

Ces modifications de taux des cotisations ou versements sont applicables à partir du 1er janvier qui suit le décret qui les prononce (art. 17, dern. alin.). Avec ces ressources la Caisse de prévoyance doit subvenir au service des pensions.

Des Pensions. — L'art. 5 de la loi du 21 avril 1898 indique que des pensions sont allouées aux inscrits maritimes qui sont atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession survenu pendant leur dernier embarquement sur un navire français, et les mettant dans l'impossibilité soit absolue et définitive, soit temporaire, de continuer la navigation.

Ce texte met sur la même ligne les blessures et les maladies ; l'exposé des motifs a fait ressortir qu'il englobait non seulement ces graves affections endémiques qui déciment quelquefois des équipages entiers, mais même les maladies ayant bien le caractère professionnel par les conditions dans lesquelles elles se contractent (1). Mais il

(1) Décisions du Conseil d'État du 29 novembre 1901 (D. P. 1903. 3, p 10) se référant au cas de décès du marin à la suite d'un effort violent ; du 7 février 1902 (D. 1903. 3. 60) et du 22 mars 1902 (D. 1903. 3 88), visant le cas de mort du matelot à la suite d'un refroidissement.

faut, dans les deux cas, que la blessure ou la maladie aient leur cause directe dans un accident ou dans un risque professionnel.

L'interprétation qu'il convient de donner à ces derniers mots a soulevé des difficultés dans la pratique ; ainsi la Cour de Bordeaux a voulu distinguer entre les divers travaux auxquels se livraient à bord les gens de l'équipage. Suivant un arrêt en date du 31 décembre 1900 (1), les matelots ne pourraient se prévaloir de la loi du 21 avril, qu'autant que les accidents dont ils sont victimes auraient leur cause dans un risque inhérent aux fonctions de leur profession ; ces fonctions comprendraient toutes les manœuvres destinées à assurer la marche, la sécurité, les approvisionnements du navire. Ce système conduisait la Cour à décider qu'un matelot occupé à la manœuvre du treuil pour le déchargement des marchandises, ne pouvait invoquer la loi du 21 avril 1898, parce que l'accident ne se rattachait pas à l'exercice de ses fonctions de matelot. Par contre, l'arrêt indiqué admettait ce matelot au bénéfice de la loi du 9 avril 1898. Ce système ne nous semble pas devoir être admis ; les hommes de l'équipage doivent à bord une obéissance absolue au capitaine. Du moment qu'ils exécutent un ordre, s'ils sont victimes d'un accident dans l'exécution de cet ordre, on peut réellement dire que la blessure a sa cause directe dans l'exercice de leur profession, sans qu'il y ait lieu de rechercher si les

(1) Bordeaux, 31 décembre 1900 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1900-1901, p. 764).

actes que comporte cette profession sont seulement ceux relatifs à la marche et à la sécurité du navire.

Du reste, il faut remarquer que, quand bien même on admettrait le principe posé par la Cour de Bordeaux, la solution donnée par cet arrêt serait inexacte. Les services des gens de mer s'appliquent à la fois au navire et à la cargaison ; or, le contrat de transport n'est consommé, en principe, que par la livraison des marchandises au destinataire (1), et le capitaine est tenu de procéder au déchargement des marchandises ; les opérations du chargement et du déchargement rentrent dès lors dans les fonctions des matelots. Valin disait déjà, à ce sujet, que l'obligation de charger et de décharger les marchandises est la suite nécessaire du service que les matelots doivent au navire.

L'arrêt de la Cour de Bordeaux a d'ailleurs été cassé par un arrêt de la Cour de cassation en date du 3 mars 1902 (2). Cet arrêt, après avoir indiqué que la loi du 9 avril 1898 est inapplicable aux risques et accidents auxquels expose la profession de marins, décide que le déchargement incombant au navire, sauf convention contraire, l'homme de l'équipage qui est blessé en procédant à ce déchargement fait acte de marin et que son cas doit, dès lors, être régi par les dispositions de la loi du 21 avril 1898.

A cette première condition que la maladie ou la blessure

(1) Cass., 18 avril 1901 (D. P. 1901. 1. 421) ; Lyon-Caen et Renault, V, p. 337.

(2) *Revue internat. du Droit marit.*, 1901-1902, p. 540.

soient dues à l'accomplissement du devoir professionnel, l'art. 5 de la loi du 21 avril 1898 ajoute une deuxième condition : il faut que l'accident soit survenu pendant le dernier embarquement de l'inscrit maritime sur un navire français.

Par marin embarqué, on entend ordinairement un marin inscrit sur un rôle d'équipage (1). Il faut donc, pour que le matelot blessé à bord puisse se prévaloir des dispositions de la loi du 21 avril 1898, qu'il soit porté sur le rôle d'équipage. La raison en est que l'inscription au rôle est nécessaire pour que les gens de l'équipage versent les cotisations qui doivent être perçues sur leurs salaires, et que le rôle est le titre ordinaire qui constate l'embarquement. Si un matelot prenait donc du service sur un bâtiment de commerce sans se faire inscrire au rôle d'équipage, il contreviendrait aux règlements sur la marine marchande, et, il est certain que, en cas d'accident, la loi du 21 avril 1898 ne serait pas applicable.

Quelle serait alors la situation de ce matelot ?

Nous croyons qu'il ne pourrait invoquer que les principes du droit commun tels qu'ils sont établis par les art. 1382 et suivants C. civ. La loi du 9 avril 1898 ne saurait, en effet, être invoquée par lui, car cette loi ne forme pas le droit commun en matière d'accidents du travail ; ses dispositions ne s'appliquent qu'aux ouvriers employés dans les industries nommément désignées dans l'art. 1er, et il a, du reste, été formellement indiqué dans

(1) D. *J. G.* v° *Org. marit.*, n° 415.

les travaux préparatoires qu'elle ne visait pas les risques maritimes (1).

Mais, en l'absence de toute faute de la part du propriétaire du navire ou du capitaine dans la cause de l'accident, le matelot pourrait certainement réclamer une indemnité, conformément à l'art. 1382 C. civ., si le défaut d'inscription au rôle d'équipage, qui l'empêche de se prévaloir des dispositions de la loi du 21 avril 1898, était dû à la faute du capitaine ou de l'armateur.

Suffit-il, pour que la loi du 21 avril 1898 soit applicable, que l'homme de mer soit porté sur le rôle d'équipage, et que la maladie ou la blessure soient dues à l'accomplissement du devoir professionnel; n'est-il pas nécessaire, en outre, que la blessure ait été reçue ou que la maladie ait été contractée à bord même du navire sur le rôle d'équipage duquel le matelot est inscrit ?

La question s'est présentée, voici à quel sujet : le sieur Floury, inscrit au rôle d'un bâtiment de pêche, faisait partie de l'équipage du canot de sauvetage appartenant à la station établie dans le port où il résidait, par la Société centrale de sauvetage. Il périt par accident pendant des exercices auxquels se livrait cet équipage. Ses ascendants ayant demandé des secours annuels en vertu de la loi du 21 avril 1898, le ministre de la Marine rejeta leur demande, par les motifs que l'art. 5, en ouvrant un droit à allocation sur la Caisse de prévoyance aux ascendants dont le fils a péri par suite d'un accident professionnel survenu pendant son dernier embarquement, a entendu

(1) Trib. civ. de Boulogne-sur-Mer, 10 mai 1901 (*Gazette des Tribun.*, 26 septembre 1901).

viser le navire au service duquel le marin était lié, en dernier lieu, par son inscription au rôle d'équipage. Or, la Société centrale de sauvetage, propriétaire des canots, est une institution d'un caractère absolument privé, qui emploie pour sa mission, et à titre accidentel, des embarcations non munies d'un rôle d'équipage. Le fait que le sieur Floury était inscrit au rôle d'un autre bâtiment et versait, de ce chef, à la Caisse de prévoyance la cotisation réglementaire ne suffisait donc pas pour ouvrir à ses parents le droit à un secours annuel.

Déférée au Conseil d'Etat, la décision du ministre fut annulée : « Considérant, dit l'arrêté du Conseil d'Etat, en date du 15 novembre 1901 (1), qu'il résulte de l'instruction que le sieur Guillaume Floury était inscrit maritime et était porté sur le rôle d'équipage du bateau de pêche, *la Henriette*, lorsqu'à la date du 2 juillet 1899, il a pris part à une sortie pour exercices du canot de sauvetage de la station de Portz-Even, et a péri en mer au cours de ces exercices ; qu'ainsi sa mort est survenue au cours de l'accomplissement d'un devoir professionnel, et dans les circonstances prévues par les dispositions législatives précitées ; que, dès lors, le sieur et la dame Floury, ses père et mère, ont droit aux secours annuels et viagers, prévus par la loi du 21 avril 1898. »

Ainsi donc, le Conseil d'Etat n'exige pas, pour que le droit des intéressés aux allocations sur la Caisse de prévoyance soit ouvert, que l'accident soit survenu sur le bâtiment auquel est attaché le matelot par son rôle

(1) D. P. 1903. 3, p. 10.

d'équipage. Il n'interprète donc pas strictement l'art. 5 de la loi du 21 avril 1898, qui parle d'accident survenu pendant le dernier embarquement. En cela, il semble que sa décision doive être approuvée, car, si la loi du 21 avril 1898 ne doit pas être appliquée, ainsi que nous l'avons démontré, lorsque le marin a pris du service sur un navire sans se faire porter au rôle, une solution différente doit, croyons-nous, être admise, lorsque le matelot est blessé dans l'accomplissement d'un devoir professionnel, bien que sa blessure soit reçue en dehors du bâtiment sur le rôle duquel il est inscrit.

Il suffit, en effet, pour montrer que cette théorie est seule exacte, de remarquer à quels résultats déplorables aboutirait la solution opposée. Ainsi le matelot, qui prenant part, dans un but complètement désintéressé, à des exercices de sauvetage, serait blessé, ne pourrait jamais invoquer le bénéfice de la loi de 1898, parce qu'il n'était pas directement attaché à ce canot. Ainsi encore, cette loi ne serait pas applicable au marin qui, pour participer à un sauvetage, se serait jeté, par dévouement, dans une embarcation, et aurait succombé dans l'exercice de cet acte de générosité. Et cependant, ces hommes sont des inscrits maritimes, qui, portés sur un rôle, subissent des retenues sur leurs salaires pour participer à l'alimentation de la Caisse de prévoyance. Ne doivent-ils pas, dès lors, bénéficier des avantages qu'elle concède ?

Pour ne pas l'admettre, il faudrait que la loi employât une expression plus formelle, moins équivoque que celle « d'accident survenu pendant le dernier embarquement ».

Il suffit donc, selon nous, pour que les gens de mer soient

admis au bénéfice de la loi du 21 avril 1898, qu'ils soient inscrits sur un rôle d'équipage et qu'ils soient blessés dans l'accomplissement du devoir professionnel, sans qu'il y ait lieu d'ajouter encore à ces conditions, celle que l'accident se soit produit à bord même du navire sur le rôle duquel ils sont inscrits (1).

L'art. 5 de la loi du 21 avril 1898 exige enfin comme dernière condition que le matelot soit engagé sur un navire français. Cela se comprend aisément : nous avons déjà vu que le bénéfice de certaines mesures de faveur ou de protection était réservé par le législateur aux marins qui servent sa marine nationale ; il devait en être surtout ainsi des avantages accordés par la loi du 21 avril 1898, puisque seuls les matelots embarqués sur un bâtiment français et les armateurs français participent aux ressources de la Caisse de prévoyance.

Lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une maladie s'étant produits dans les conditions que nous venons d'énumérer, l'inscrit se trouve atteint d'une infirmité le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de pouvoir continuer la navigation, il a droit à une pension viagère, dite « demi-solde d'infirmité », fixée conformément au tarif annexé à la loi du 21 avril 1898. Si l'impossibilité de continuer la navigation n'est pas définitive, il reçoit une indemnité temporaire ou renouvelable calculée d'après le taux annuel prévu audit tarif (art. 5).

L'inscrit victime de l'accident n'est pas le seul ayant

(1) En ce sens : Note sous l'arrêt du Conseil d'Etat susvisé (D. 1903. 3. 9) ; *Pandectes françaises*, v° *Marins*, 965 et suiv.

droit à une pension ; sa veuve, ses enfants y ont également droit et, sous certaines conditions, ses ascendants peuvent obtenir un secours annuel et viager.

L'art. 6, qui fixe les droits des veuves, est ainsi conçu : « Ont également droit à une pension fixée conformément au tarif susvisé les veuves des inscrits maritimes qui sont tués ou périssent par suite des causes et dans les conditions prévues à l'article précédent, ou qui meurent des conséquences des blessures ou des maladies énoncées audit article, pourvu que le mariage soit antérieur à l'origine des blessures ou maladies.

Si la femme, titulaire de la pension instituée par le présent article, se remarie et redevient veuve, elle ne peut prétendre, du chef de son second mari, à une deuxième pension de même nature que la première, à moins qu'elle ne renonce à celle dont elle jouissait déjà.

« Ont droit à la même pension les veuves des marins morts en possession d'une des pensions déterminées par l'art. 5, si le mariage est antérieur à l'accident ou à la maladie qui a déterminé l'octroi de cette pension. La pension n'est jamais acquise à la femme divorcée ou contre laquelle a été prononcée la séparation de corps. »

Les droits des orphelins sont réglementés de la manière suivante :

« Art. 7. — Après le décès du père et de la mère, ou, lorsque la mère veuve se trouve, conformément au dernier paragraphe de l'art. 6, déchue de ses droits à la pension, les orphelins des inscrits décédés dans les conditions susdéfinies ou en possession d'une demi-solde d'infirmité, reçoivent, quel que soit leur nombre, et jusqu'à ce que le

plus jeune ait accompli l'âge de 16 ans, un secours annuel unique de taux égal à celui de la pension que leur mère avait ou aurait obtenue.

« Est également, et dans les mêmes conditions, dévolue, comme secours annuel aux orphelins du père, la pension de veuve demeurée libre par suite de l'option exercée conformément au paragraphe 2 de l'article précédent. Toutefois, les arrérages du secours annuel sont, en ce cas, payables à la mère tutrice des orphelins.

« Les enfants naturels reconnus avant l'origine de la blessure ou de la maladie d'où procède le droit, participent au secours dans la même mesure que les enfants légitimes.

« A mesure que les aînés atteignent l'âge de seize ans, leur part est reversée sur les plus jeunes.

« En cas de coexistence d'orphelins de différents lits, venant en concurrence entre eux ou avec la veuve, la division du secours a lieu, comme en matière de demi-solde, sous la réserve de la disposition énoncée au deuxième paragraphe du présent article. »

Il est encore alloué aux inscrits et aux veuves titulaires des pensions et indemnités accordées en vertu des art. 5 et 6, pour chacun de leurs enfants âgés de moins de 10 ans, un supplément annuel déterminé par le tarif annexé par la loi, à moins que, se trouvant en possession d'une demi-solde ou d'une pension dérivée de la demi-solde, ils ne reçoivent déjà ce supplément (art. 8).

Un secours est enfin accordé à chacun des ascendants au premier degré, lorsque les inscrits maritimes ne laissent après eux ni veuve, ni orphelins. Ce secours est annuel et viager.

En cas de prédécès de l'un des ascendants, ou de décès consécutif des ascendants au premier degré, le secours qui aurait été attribué à chacun des ascendants décédés est reporté sur les ascendants de degrés supérieurs de la même branche, s'il en existe ; il est partagé également entre ces derniers, avec réversion sur le ou les survivants.

Ces secours ne sont payés qu'aux ascendants âgés d'au moins 60 ans et qui auraient eu droit à une pension alimentaire. En outre, le même ascendant ne peut être titulaire de plus d'un des secours accordés en vertu du présent article (art. 9).

L'intégralité du montant de la pension n'est pas toujours due à ces divers titulaires ; l'art. 10 dispose, en effet, que les pensions sont réduites de moitié si les ayants droit jouissent déjà soit d'une pension militaire ou civile, ou d'un secours d'orphelins payés sur les fonds de l'Etat, soit d'une demi-solde ou d'une pension de secours d'orphelins dérivée de la demi-solde.

Pour la fixation du taux des demi-soldes d'infirmité, des pensions et des secours alloués par la loi du 21 avril 1898, un tableau annexé à cette loi répartit les inscrits maritimes en quatre catégories. Ces catégories sont établies d'après le grade, les brevets, les fonctions des inscrits maritimes. Le taux des pensions, secours et supplément, varie suivant la catégorie à laquelle appartient l'intéressé ; il est réduit de moitié, ainsi que nous venons de le dire, en cas de cumul de pensions.

Voici, du reste, le tarif des demi-soldes d'infirmité, des pensions et des secours :

Tarif des demi-soldes d'infirmité, des pensions et des secours, pour l'exécution de la loi du 21 avril 1898

DÉSIGNATION	PENSION des inscrits (art. 5) en cas de :		PENSION des veuves ou secours annuels aux orphelins (art. 6 et 7) en cas de :		SECOURS annuel aux ascendants (art. 9) en cas de :		SUPPLÉMENT annuel p. enfant âgé de moins de dix ans (art. 8)
	Non-Cumul	Cumul	Non-Cumul	Cumul	Non-Cumul	Cumul	
	F. C.	F. C.	F. C.	F. C.	F. C.	F. C.	F. C.
Capitaine au long cours, mécaniciens de 1re et de 2me classe dirigeant, pendant leur dernier embarquement, une machine d'une force nominale de 300 chevaux au moins	300 »	150 »	250 »	125 »	125 »	62 50	36 »
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une station de mer, de patron breveté pour la pêche d'Islande, de maître au cabotage, de mécanicien de 1re ou de 2me classe	270 »	135 »	220 »	110 »	110 »	55 »	24 »
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus et embarqués en dernier lieu comme officiers au long cours, au cabotage ou à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcations exerçant la petite pêche au large	240 »	120 »	200 »	100 »	100 »	50 »	24 »
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus.....	204 »	102 »	192 »	96 »	96 »	48 »	24 »

Les pensions et autres allocations accordées en vertu de la loi du 21 avril 1898 sont incessibles et insaisissables. Elles prennent, cours pour les inscrits, du jour, où ils ont cessé de recevoir leurs salaires, conformément à l'art. 262 C. co. (art. 12). Pour le matelot victime d'un accident ou atteint d'une infirmité à la suite d'une maladie, la pension prend donc cours à dater du quatrième mois du jour où il a dû être débarqué, puisque ce délai de quatre mois est assigné comme extrême limite à l'obligation de l'armateur de payer les loyers. Nous avons vu que, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, il n'y avait pas lieu de distinguer si cette période de quatre mois prenait fin, après ou avant le désarmement du navire, que l'armateur était toujours tenu dans cette limite.

La demi-solde qui, à partir de ce jour, est payée à l'inscrit, sera rayée, si à quelque époque que ce soit le titulaire embarque à titre professionnel sur un navire ou un bateau de commerce ou de pêche, ou sur un bâtiment de plaisance muni d'un rôle d'équipage (art. 13).

Les droits des veuves, des orphelins, des ascendants aux allocations sur la Caisse de prévoyance sont ouverts du jour du décès de l'inscrit, ou, en cas de disparition à la mer, du jour des dernières nouvelles (art. 12). Il y a, dans ce dernier cas, une légère faveur pour ces personnes, puisque l'art. 258 C. co. modifié par la loi du 12 août 1885 fait courir, au profit des représentants des matelots disparus sur mer, les loyers jusqu'au jour des dernières nouvelles, et leur donne, en outre, droit à un mois en sus, si l'engagement est au mois.

Demandes de pensions. — Justifications à fournir. — Pour faire valoir ses titres à l'une des allocations prévues dans l'art. 5, l'inscrit doit, sous peine de déchéance, adresser au commissaire de l'inscription maritime, dans le délai de deux mois qui suit son débarquement ou son retour en France, s'il est débarqué à l'étranger ou aux colonies, une demande écrite ou verbale dont il lui est donné récépissé.

La même demande, dont il est également donné récépissé, doit, sous peine de déchéance, être adressée dans le délai d'un an à partir du jour de la mort de l'inscrit, ou dans le délai de deux ans à partir du jour de ses dernières nouvelles, s'il a disparu en mer, par les veuves, orphelins, ascendants ou tuteurs qui invoquent le bénéfice des art. 6 à 10. Dans le cas de disparition, la demande est instruite dès la décision du ministre de la Marine établissant la disparition du marin ou la perte corps et biens du bâtiment ou de l'embarcation qu'il montait (art. 21).

Un règlement d'administration publique en date du 20 décembre 1898 a déterminé les justifications à produire pour l'établissement du droit.

Aux termes de l'art. 2 de ce règlement, la blessure, la maladie ou la mort de l'inscrit maritime doit être immédiatement constatée par un rapport détaillé qui spécifie l'époque, le lieu et les circonstances de l'événement. Ce rapport est fait par le capitaine, maître ou patron, ou ceux qui les remplacent. Les déclarations des témoins sont annexées. Lorsque, pour une cause quelconque, ce rapport ne peut être rédigé à bord, il est dressé au premier atterrissage ; s'il s'y trouve une autorité maritime, coloniale ou consulaire, le rapport est établi par-devant

cette autorité. Dans tous les cas, le rapport et les déclarations annexées sont établis en deux expéditions : l'une est remise à l'autorité maritime, coloniale, ou consulaire, du lieu de mouillage ou du premier port où abordera le navire, et transmise, sans délai, par cette même autorité, au commissaire du quartier d'inscription du marin, pour être tenue à la disposition de l'intéressé ou de ses ayants droit ; l'autre demeure annexée au rôle d'équipage du navire, pour être ultérieurement conservée à l'appui du rôle désarmé.

Dans tous les cas où le marin a été laissé à terre, malade ou blessé, la nature du traitement, et, s'il y a lieu, les circonstances du décès, sont relatées dans un certificat médical dressé à la requête et sous le visa de l'autorité maritime, coloniale ou consulaire. Cette autorité conserve une copie dudit certificat, et, adresse sans délai l'original au commissaire du quartier d'inscription du marin, pour être tenu à la disposition de l'intéressé ou de ses ayants droit (art. 3 du même décret).

Toute demande de pension dite de demi-solde d'infirmité, d'indemnité temporaire ou renouvelable, ou enfin de conversion de cette dernière en pension, après avoir été, dans les conditions déterminées à l'art. 21 de la loi du 21 avril 1898, remise contre récépissé extrait d'un registre à souche au commissaire de l'inscription maritime du quartier du domicile du postulant, doit être transmise par cet officier avec les pièces justificatives ci-dessus spécifiées, et un relevé des états de services, au commissaire général ou au chef de service du sous-arrondissement. Celui-ci doit convoquer l'intéressé en temps utile, pour le faire visiter, lors de la plus prochaine

réunion de la commission spéciale instituée par l'art. 1 de la loi du 11 avril 1881 sur les pensions dites « demi-soldes » (même décret, art. 4).

La commission spéciale fait comparaître devant elle l'intéressé, examine son état et consigne le résultat de sa visite dans un procès-verbal (art. 5).

Lorsqu'en raison de son état de santé, un marin est incapable de se présenter devant la commission spéciale, la visite peut, sur autorisation du préfet maritime, donnée, au vu d'un certificat médical établissant le fait, s'effectuer au domicile de l'intéressé par une délégation de ladite commission. Le résultat de cette visite est consigné dans un rapport indiquant l'impossibilité pour l'homme de se déplacer, et concluant sur le fond de la demande. Ce rapport est remis à la commission spéciale, qui décide si l'intéressé doit se présenter devant elle ; dans le cas contraire, elle formule son appréciation sur l'état physique du marin, et conclut sur le fond de la demande (art. 6).

Le procès-verbal établi par la commission spéciale et les justifications soumises à son examen doivent être, quelles que soient les conclusions de la commission, transmises sans délai au ministre de la Marine (art. 7).

Dans les cas prévus par les art. 6, 7 et 9 de la loi du 21 avril 1898, les veuves, orphelins ou ascendants doivent justifier de leur droit aux pensions ou secours annuels institués par ladite loi, par la production d'une copie certifiée conforme par le commissaire du quartier d'inscription du marin, du rapport détaillé et du certificat mentionnés aux art. 1 et 3 du décret du 20 décembre 1898.

Si le marin a disparu en mer, ou s'il était embarqué sur un navire qui a péri corps et biens, la seule justification à produire consiste, soit dans la copie certifiée du procès-verbal de disparition, soit dans les pièces exigées pour la preuve administrative du décès, en vue de l'obtention des pensions prévues par la loi du 11 avril 1881.

Toutes les justifications à fournir par l'intéressé doivent, à peine de déchéance, être produites dans un délai qui, ajouté aux délais impartis par l'art. 21 de la loi du 21 avril 1898, ne peut en aucun cas dépasser cinq années (art. 9).

Dans le cas où l'intéressé se trouve dans l'impossibilité de produire les justifications mentionnées aux art. 1, 3 et 8 du décret du 20 décembre 1898, il doit en aviser le commissaire de son quartier d'inscription, dans le même délai, à peine de déchéance. Il est alors procédé à une enquête par les soins de l'autorité maritime (art. 10).

Telles sont les diverses prescriptions de la loi du 21 avril 1898 et du décret du 20 décembre suivant, en matière de demandes de pensions sur la Caisse de prévoyance. Leur nécessité se comprend, car l'observation des règles édictées permet seule d'établir d'une manière péremptoire la cause et les conséquences de l'accident ou de la maladie. Si donc les formalités réglementaires (rapport détaillé de l'accident, certificat médical dressé par l'autorité maritime) n'avaient pas été remplies, si les délais fixés pour la production de la demande ou des justifications n'avaient pas été observés, l'intéressé devrait être déclaré déchu de ses droits.

Le décret du 20 décembre 1898 (art. 10) excepte cependant de cette déchéance l'intéressé, qui, se trouvant dans

l'impossibilité de produire le rapport du capitaine sur l'accident, et le certificat médical de l'autorité maritime, a porté, dans le délai d'un an, ce fait à la connaissance de l'administrateur de la marine de son quartier. Cette disposition se justifie aisément ; ce n'est pas à l'intéressé que les art. 2 et 3 du décret du 20 décembre 1898 confient le soin de réclamer la production des pièces prévues par ces articles ; on ne pourrait donc sans injustice le déclarer déchu de ses droits, à raison de la négligence du patron ou de l'autorité maritime.

Pratiquement cette négligence du patron ou de l'autorité maritime sera rare en matière d'accident dont les effets peuvent être immédiatement constatés. Mais, en matière de maladie, l'absence de rapport du capitaine et du certificat médical de l'autorité maritime peut se présenter fréquemment.

Ainsi, une maladie, telle qu'un refroidissement, oblige le matelot à se faire soigner à terre ; le capitaine, pensant que le mal ne sera que passager, néglige d'établir un rapport, puis le mal s'aggrave et entraîne la mort de ce matelot. Ses ayants droit auront-ils le droit d'obtenir une pension sur la Caisse de prévoyance ? Nous le croyons s'ils peuvent rapporter la preuve de la cause de maladie, notamment par un certificat médical, si ce rapport a été transmis à l'administrateur de l'inscription maritime. La question a été résolue en ce sens par un arrêt du Conseil d'Etat, du 22 mars 1902. Voici l'espèce soumise :

Le sieur Soyer, ayant été couvert d'eau pendant une violente tempête, fut atteint le 2 novembre 1899 d'un refroidissement qui l'obligea à s'aliter. Son état s'étant aggravé, il fit constater son état et ses causes par un

médecin, le 25 avril 1900, et le rapport fut transmis au commissaire de la marine, le 28 du même mois. Le sieur Soyer décéda le 4 mai. Sa veuve ayant réclamé une pension sur la Caisse de prévoyance, le ministre rejeta sa demande, et, sur le pourvoi de la dame Soyer, il présenta au Conseil d'Etat les observations suivantes : « Rien n'indique que le décès du sieur Soyer soit la conséquence directe du refroidissement survenu au cours de son dernier embarquement. Au surplus, le rapport détaillé prescrit par le décret du 20 décembre 1898 n'a été ni établi, ni provoqué lors de l'accident, et c'est seulement six mois plus tard, au moment du décès, que pour justifier une demande de pension ou de secours, les intéressés ont songé à rattacher la maladie à un accident quelconque de la vie maritime du sieur Soyer. Il importe d'autant plus d'assurer l'exacte exécution des formalités réglementaires que, lors du décès de tout marin, surtout par suite de tuberculose, la famille pourra toujours alléguer que quelques mois auparavant le défunt a subi une mauvais temps en mer. Interprétée en ce sens, la loi de 1898 aurait pour résultat d'accorder, dans tous les cas, des retraites aux veuves des gens de mer, ce qui serait contraire certainement aux intentions du législateur et rendrait en fait impossible le fonctionnement de la Caisse. »

Le Conseil d'Etat ne s'attacha pas aux observations du ministre, et, considérant que la veuve Soyer avait fait constater que la maladie de son époux avait eu pour origine un refroidissement survenu pendant le dernier embarquement, déclara qu'elle avait satisfait aux conditions exigées par la loi du 21 avril 1898 et du décret du

20 décembre 1898, et que dès lors elle était fondée à demander l'annulation de la décision du ministre.

Le Conseil d'Etat admet donc implicitement qu'à défaut des pièces prévues par les art. 2 et 3 du décret du 20 décembre 1898, un simple certificat médical produit à l'administrateur de la marine, dans le délai fixé par l'art. 21 de la loi du 21 avril 1898, est suffisant pour établir les droits de l'intéressé. Sans doute, cette solution peut donner lieu à des abus ; ainsi, il peut fort bien arriver que le certificat du médecin choisi par la famille soit un certificat de complaisance. Mais, ces inconvénients ne sont pas de nature à faire établir une déchéance qui ne résulte pas du décret du 20 décembre 1898 et qui serait contraire à l'équité ; ils ne peuvent qu'éveiller la vigilance de l'autorité supérieure (1).

La demande de l'intéressé étant dûment justifiée, les demi-soldes d'infirmité, les pensions des veuves et les secours aux orphelins ou ascendants qui en dérivent, sont accordés suivant la procédure en vigueur pour la concession de la demi-solde. L'indemnité temporaire est accordée par décision du ministre après enquête administrative et pour une durée qui ne pourra excéder six mois. Au-delà de ce terme, elle peut, sur avis conforme de la commission de visite instituée par l'art. 1 de la loi du 11 avril 1881, être transformée, par décision du ministre, en une indemnité renouvelable de six mois en six mois,

(1) Note sous l'arrêt du Conseil d'Etat (D. P. 1903. 3. 88). — Sur la valeur des certificats délivrés par les médecins civils, voir Conseil d'Etat, 29 novembre 1901 (D. P. 1903. 3, p. 10 et la note). Le Conseil d'Etat admet implicitement que les certificats des médecins civils établissant les causes de la maladie et du décès peuvent prévaloir contre l'avis du conseil de santé.

chaque renouvellement ayant lieu après enquête. Au bout de trois années à partir de cette décision ministérielle, cette indemnité renouvelable est supprimée, ou convertie, après une nouvelle visite, en demi-solde d'infirmité (l. 21 avril 1898, art. 22).

Le taux des demi-soldes d'infirmité, tel qu'il est fixé par le tarif annexé à la loi du 21 avril 1898, n'est pas très élevé ; souvent il peut être inférieur au préjudice subi par suite de la blessure ou de la maladie. L'inscrit maritime qui rapporte la preuve que l'accident dont il est victime a été occasionné par le fait ou la faute du capitaine ou du propriétaire du navire, peut-il obtenir une indemnité plus étendue ? Nous sommes ainsi amenés à examiner quelle responsabilité pèse sur l'armateur en matière d'accidents survenus aux gens de son équipage.

Responsabilité de l'armateur. — L'art. 11 de la loi du 21 avril 1898 déclare : « Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que l'inscrit, ses ayants cause, ou la Caisse nationale de prévoyance subrogée à leurs droits, demandent directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables de faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont lesdits inscrits auront été victimes. Les indemnités qui dans ce cas auront été consenties par les intéressés ou imposées par les tribunaux, viendront en déduction des sommes à payer par la présente loi. »

Ce texte proclame donc l'existence d'un recours direct contre l'armateur, de la part du marin, indirect de la part de la Caisse de prévoyance.

Ce recours direct contre l'armement confère de précieux avantages au matelot blessé ou à ses ayants cause. Sans doute, l'inscrit maritime ne peut cumuler la pension d'infirmité allouée sur la Caisse de prévoyance, avec l'indemnité obtenue de l'armateur ; l'art. 11 est formel sur ce point. Mais, dans de nombreux cas, cette pension peut ne pas représenter l'exacte réparation du préjudice subi ; l'indemnité mise par les tribunaux à la charge de l'armateur, étant généralement arbitrée plus largement, le matelot qui peut exercer un recours contre l'armateur aura l'avantage d'obtenir une réparation plus complète du préjudice souffert.

D'autre part, les pensions sur la Caisse de prévoyance doivent, à peine de déchéance, être demandées dans un délai très bref. La demande en indemnité contre le propriétaire du navire civilement responsable n'est, au contraire, soumise qu'à la prescription trentenaire. L'intérêt que présente ce recours direct contre l'armement étant ainsi mis à jour, des difficultés ont été soulevées sur le point de savoir, si, pour triompher dans ce recours, l'inscrit maritime devait établir la responsabilité de l'armateur conformément aux principes du droit commun. Ces difficultés naissent de l'interprétation qu'il convient de donner à l'art. 11 de la loi du 21 avril 1898, qui parle d'indemnités réclamées directement aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou des risques dont les inscrits auront été victimes.

Ce texte a-t-il voulu laisser simplement l'armateur sous l'empire des règles du droit commun ? n'a-t-il pas voulu, au contraire, l'affranchir de la responsabilité de celles de

ses fautes qui ne sont pas lourdes ou intentionnelles ? La question présente un grand intérêt, car, si la loi du 21 avril 1898 a voulu laisser le propriétaire du navire sous l'empire des règles du droit commun, on doit décider qu'une faute quelconque suffisant pour engager sa responsabilité, le matelot victime d'un accident sera en droit d'obtenir la réparation du préjudice souffert, toutes les fois qu'il démontrera l'existence de cette faute dans la cause de l'accident.

On sait, en effet, que d'après la jurisprudence (1) qui doit encore être considérée comme représentant le droit commun en matière d'accidents, et comme continuant à régir les cas non prévus par la loi du 9 avril 1898, l'ouvrier victime d'un accident ne peut obtenir une indemnité qu'à la charge de prouver la faute du patron (application des art. 1382 et s. C. civ.). Puis, quand il s'agit d'apprécier l'existence de cette faute, la jurisprudence, considérant que le chef d'entreprise est tenu de l'obligation positive de prendre toutes les précautions possibles pour empêcher les accidents, s'est montrée d'une sévérité toujours croissante, et en est arrivée à rendre le patron responsable dans des cas où il n'y a pas de faute appréciable de sa part, où, tout au plus, on peut lui reprocher une simple négligence. La loi du 21 avril 1898 a-t-elle voulu laisser la responsabilité de l'armateur soumise aux règles de ce droit commun ?

Dans un premier système on soutient que l'armateur ne peut être déclaré responsable que s'il s'est rendu coupable d'une faute lourde. C'est ce que commandent d'admettre,

(1) Sur le mouvement de la jurisprudence, cf. Saleilles, D. 97. 1. 435 et s.

dit-on, les termes employés par l'art. 11 de la loi du 21 avril 1898. Comparés à ceux de l'art. 1382 C. civ., dont la jurisprudence proclame l'application en matière d'accidents, on voit bien qu'il existe une grande différence entre le fait quelconque dont parle cet article, et le fait intentionnel ou faute lourde exigés par la loi du 21 avril 1898. Cette dérogation aux principes du droit commun doit-elle surprendre ? Non, ajoutent les partisans de cette opinion.

Des contributions sont imposées aux armateurs pour l'alimentation de la Caisse de prévoyance. Dans une certaine mesure, les armateurs contribuent donc à indemniser les inscrits maritimes des risques d'accidents ou de maladies qui peuvent les atteindre dans l'exercice de leur profession.

N'est-il pas juste, dès lors, qu'en compensation de ces charges, ils ne demeurent seulement responsables que des accidents occasionnés par leur faute inexcusable ? D'après ce système, les matelots victimes d'accidents ne peuvent obtenir une indemnité contre l'armateur, que s'ils démontrent que l'accident a été occasionnée par une faute lourde de sa part. La jurisprudence a adopté en grande partie cette première opinion (1).

Un second système soutient au contraire que l'art. 11 de la loi du 21 avril 1898 n'a pas voulu déroger aux règles du droit commun. On a fait valoir en faveur de cette

(1) Aix, 29 décembre 1899 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1900-1901, p. 28) ; Trib. comm. du Havre, 29 mai 1900 (*ibid.*, p. 50) ; Cour d'Aix, 2 août 1900 (*ibid.*, p. 174) ; Rennes, 26 novembre 1901 (*Pandectes françaises périodiques*, 1902. 2. 65 et la noté) ; Trib. comm. de Marseille, 22 novembre 1901 (*Recueil Marseille*, 1902 1. 53) ; Marseille, 5 mars 1902 (*ibid.*, 1902. 1. 235).

deuxième opinion les considérations suivantes : Il ne faut pas s'attacher, dit-on, strictement aux termes de « faits intentionnels ou fautes lourdes » employés dans l'art. 11 ; ces expressions doivent seulement être considérées comme synonymes de fautes certaines ; le seul but du législateur, en écrivant l'art. 11, était d'écarter en cette matière la théorie du risque professionnel qu'il venait d'établir dans les autres industries par la loi du 9 avril 1898. Il ne voulait certainement pas, en édictant la responsabilité de l'armateur, écarter, en ce qui la concerne, l'application des principes du droit commun ; ce qui le prouve, c'est que, dans l'art. 11, il est dit que les actions dirigées contre l'armateur seront intentées « suivant les principes et règles du droit commun ».

D'autre part, il suffit d'examiner la situation déplorable créée pour les inscrits maritimes par l'opinion contraire, pour se rendre compte qu'il ne pouvait entrer, dans l'esprit du législateur, d'apporter une dérogation aux règles du droit commun.

Si l'on admet, en effet, que les armateurs ne sont tenus de la réparation des risques ou accidents courus par les gens de leurs équipages, que dans les cas de fautes intentionnelles ou lourdes ayant déterminé ces accidents, on arrive à ce résultat, que bien loin d'améliorer la situation des marins, la loi du 21 avril 1898 l'aurait, au contraire, empirée.

Avant 1898, en effet, les matelots pouvaient obtenir de l'armement une indemnité, toutes les fois qu'ils prouvaient que l'accident avait été déterminé par une simple faute du propriétaire du navire ou du capitaine ; depuis cette époque, ils ne pourraient obtenir cette indemnité qu'en

apportant la preuve d'une faute inexcusable de la part de ces personnes dans la détermination de l'accident ou du risque couru. Ce résultat, dit-on, n'a rien d'injuste, car la Caisse de prévoyance doit supporter tous les accidents qui ne sont pas dus à une faute intentionnelle ou lourde ; les armateurs participent d'ailleurs à l'alimentation de cette Caisse. En raisonnant ainsi, on oublie que, si l'armement contribue aux ressources de la Caisse de prévoyance, les inscrits maritimes sont tenus également de fournir des cotisations. Depuis la loi du 21 avril 1898, les marins auraient donc à supporter, pour partie, les risques qui, auparavant, étaient à la charge exclusive de l'armement. On peut ajouter que ce serait la plupart de ces risques que les gens de mer auraient ainsi à supporter ; car, pratiquement, si les accidents sont souvent occasionnés par une faute du capitaine ou de l'armateur, il est excessivement rare que cette faute soit intentionnelle ou lourde.

De plus, si l'on considère que le taux des pensions est minime, que de nombreuses causes de déchéance peuvent faire perdre aux inscrits maritimes leurs droits, on aperçoit vite qu'il valait mieux laisser ces inscrits maritimes sous l'empire des règles du droit commun, plutôt que de modifier ces règles. S'il est vrai que tel a été le résultat de la loi du 21 avril 1898, les marins se trouvent aujourd'hui obligés de contribuer pour partie aux indemnités données en réparation des risques courus, alors que, sous l'empire des principes du droit commun, ils pouvaient, dans de nombreux cas, en s'adressant aux tribunaux, obtenir ces indemnités souvent plus étendues, et sans y contribuer le moins du monde.

Il faut donc conclure que le législateur de 1898 qui voulait améliorer la situation des gens de mer en matière d'accidents n'a pu avoir l'intention de modifier la responsabilité des armateurs (1). La loi du 21 avril ne peut, en effet, créer une situation équitable pour les inscrits maritimes que si la responsabilité des armateurs demeure soumise aux principes du droit commun, et que si cette loi n'a eu d'autre but que de garantir les marins des dangers et accidents purement fortuits auxquels les expose leur périlleuse profession.

Tels sont les deux systèmes en présence. Il faut bien reconnaître que des considérations de justice et d'équité commandent d'admettre le second de ces systèmes, mais, les expressions de « faits intentionnels ou fautes lourdes » employées par l'art. 11 sont si différentes des termes employés par les art. 1382 et suiv. C. civ., qu'il semble bien que le législateur ait voulu diminuer la responsabilité de l'armement en matière d'accidents, et la restreindre aux risques occasionnés par une faute inexcusable. Les travaux préparatoires de la loi du 21 avril ne fournissant aucun éclaircissement à ce sujet, nous croyons que l'interprète doive être lié par le texte de loi. On ne peut que regretter cette solution si défavorable aux inscrits maritimes, et souhaiter une prompte réforme de la législation sur ce point.

(1) En ce sens : *Pandectes françaises*, v° *Marins*, n°s 942 et suivants ; Trib. comm. de Marseille, 1er septembre 1899 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1899-1900, p. 644) ; Marseille, 27 mars 1901 (*ibid.*, 1900-1901, p. 669) ; Marseille, 29 juillet 1902 (*Recueil Marseille*, 1902, p. 363) ; Trib. de Dieppe, 26 mars 1900 (*Revue internat. de Droit marit.*, 1900-1901, p. 490) ; Trib. de Boulogne-sur-Mer, 16 novembre 1900 (*Gazette des Tribunaux*, du 30 novembre 1900).

Cette réforme, il faut l'espérer, ne se fera point attendre.

Des réclamations assez nombreuses ayant été soulevées par l'application de la loi du 21 avril 1898, il a été institué, le 18 mars 1902 (1), une commission extra-parlementaire fonctionnant auprès du ministre de la Marine.

Comme les inscrits maritimes sont certainement moins favorisés dans les accidents dont ils sont victimes que les ouvriers des autres industries, cette commission est chargée de préparer un projet de loi dont le but sera d'améliorer la situation des marins, en rapprochant dans la mesure du possible la législation spéciale aux accidents maritimes de la législation générale régissant les accidents du travail industriel (2).

(1) *Journal officiel* du 20 mars 1902.

(2) Ce projet de loi vient d'être distribué à la Chambre. Voici les principales modifications qu'il apporte à la loi du 21 avril 1898. La première modification a pour but d'admettre à la participation de la Caisse de prévoyance les employés civils du bord, tels que les médecins, commissaires, garçons, femmes de chambre, cuisiniers, etc. Le projet exonère de la taxe des armateurs de navires les petits patrons propriétaires de bateaux se livrant à la pêche au large, à la petite pêche, au pilotage ou au bornage qui montent eux-mêmes leurs bateaux. Il applique la même exonération aux veuves des patrons de cette catégorie.

Le projet conserve au matelot victime d'un accident les avantages énumérés dans l'art. 262 C. co., mais il lui accorde, en outre, une indemnité journalière pendant la durée de son incapacité temporaire de travail et il substitue, à l'unique pension d'infirmité prévue par l'art. 5 de la loi du 21 avril, deux catégories de pensions : la pension viagère d'infirmité absolue ou du premier degré et la pension partielle ou du deuxième degré. Grâce à cette nouvelle classification, la loi nouvelle se trouvera en harmonie aussi complète que possible avec celle du 9 avril 1898 ; de plus, le tarif annexé au projet relève dans des proportions notables le taux des pensions. Ces pensions sont indépendantes des pensions militaires ou civiles, ou des pensions dites de demi-solde ou dérivées de la demi-solde dont jouiraient déjà les titulaires. Les titulaires peuvent reprendre le service de la navigation, sans que la demi-solde d'infirmité dont ils jouissent soit rayée (suppression de l'art. 13 de la loi du 21 avril) ; ils peuvent ainsi compléter le temps de

Indiquons, en terminant cette brièvе étude de la Caisse de prévoyance, que le personnel civil embarqué à bord des bâtiments de commerce, ne faisant pas partie de l'inscription maritime, ne relève pas des dispositions de la loi du 21 avril 1898. L'art. 1er de cette loi dispose, en effet, que « font exclusivement partie de cet Etablissement les inscrits maritimes ».

Ce personnel civil bénéficie-t-il du moins des avantages de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents ? Dans un arrêt récent (1), la Cour de cassation a décidé que les dispositions de la loi du 9 avril n'étaient pas applicables aux non-inscrits employés à bord des bâtiments de commerce. Ces derniers se trouvent donc sous l'empire des principes du droit commun contenus dans les art. 1382 et suiv. C. civ.

Nous nous ne faisons que donner cette solution, sans la discuter, car son examen sortirait des limites que nous avons tracées à notre sujet.

navigation nécessaire pour l'obtention de la demi-solde d'ancienneté. Le texte nouveau permet encore au titulaire d'une pension d'infirmité du second degré, qui n'aurait pas atteint, à l'âge de 60 ans, le temps de navigation nécessaire pour avoir droit à la pension de demi-solde prévue par la loi du 11 avril 1881 sur la Caisse des invalides, d'obtenir la transformation de sa pension d'infirmité du second degré en une pension d'infirmité du premier degré.

Le recours des marins victimes d'accidents est autorisé contre l'armateur dont la responsabilité est gouvernée par les principes contenus dans les art. 1382 et suiv. C. civ.

Le projet diminue enfin l'apport des participants qui pourra même devenir à peu près nul, grâce à la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, qui permet de payer au compte du marin, sur la retenue de 4 %, tout ou partie des cotisations qui lui sont imposées pour l'alimentation de la Caisse.

(1) Cass., 2 février 1903 (D. P. 1903. 1, p. 180).

CONCLUSION

Tel est le régime protecteur dont bénéficient les gens de l'équipage dans leurs rapports avec l'armement. Critiqué violemment durant ces dernières années, on lui a reproché de gêner considérablement les conventions entre armateurs et marins, de rendre difficile le recrutement des équipages, et, par là même, de porter atteinte à la prospérité de la marine marchande.

Le matelot, dit-on, ne mérite plus aujourd'hui la même protection qu'autrefois : l'instruction rendue obligatoire l'a mis à même de connaître ses droits et les moyens de les faire valoir ; la substitution de la navigation à vapeur à la navigation à voiles a considérablement diminué pour lui les fatigues et les périls de la mer.

Pourquoi, dès lors, le laisser soumis à une tutelle qui est une entrave à sa liberté ? pourquoi ne pas admettre dans le contrat d'engagement le principe de la liberté des conventions ? Et l'on a demandé l'assimilation de l'industrie maritime aux industries terrestres.

Nous ne nous associons pas à ces critiques, qui, si elles contiennent une part de vérité, sont de beaucoup exagérées. Sans doute, les transformations subies par la navigation ont rendu moins rude, moins périlleux le métier de marin, mais il n'est pas moins vrai que ceux qui s'y adonnent demeurent et demeureront toujours soumis aux dangers du terrible élément, et que la vie de bord aura

toujours comme exigences un courage, une abnégation que ne demanderont jamais les autres industries.

Malgré l'instruction qu'ils peuvent recevoir, les gens de l'équipage passant leur vie éloignés des affaires, hors du milieu où les intérêts se débattent, ne jouissant d'aucun des avantages de la société, occuperont forcément dans cette société un état à part.

Il faut, croyons-nous, qu'à raison des dangers auxquels ils s'exposent, qu'à raison de leur situation spéciale, ils soient régis par des lois particulières et que, dans leurs rapports avec les armateurs, ils soient entourés par le législateur d'une sollicitude plus grande que celle qu'il accorde aux autres ouvriers dans leurs rapports avec leurs patrons. Les gens de mer ne méritent-ils pas, d'ailleurs, plus que tous autres cette sollicitude, puisque, en équipant soit les vaisseaux de l'Etat, soit les navires de la marine marchande, ils contribuent tour à tour si puissamment à la défense et à la prospérité du pays. L'action tutélaire de l'Etat sur les marins, la réglementation particulière du contrat d'engagement ont donc, selon nous, leur raison d'être.

Mais, est-ce à dire que l'œuvre du législateur, que nous avons parcourue, soit parfaite ? Si, dans son ensemble, elle peut paraître bonne, elle est certainement perfectible : ainsi, la créance de l'équipage contre l'armement est insuffisamment protégée ; elle se trouve exposée à des risques trop graves d'insolvabilité du propriétaire du navire. Un règlement des loyers à plus brève échéance que le désarmement du navire, à la fin de chaque traversée, par exemple, une garantie moins fragile que ne l'est le privilège sur le fret, la suppression de la faculté

d'abandon, constitueraient autant de mesures désirables. Ainsi encore, les inscrits maritimes ne reçoivent pas une protection assez grande dans les risques d'accidents ou de maladies auxquels les expose l'exercice de leur dangereuse profession. Leur situation est certainement sur ce point de beaucoup inférieure à celle qu'a établie pour les autres ouvriers la loi du 9 avril 1898.

Sans doute, les risques maritimes sont trop fréquents et trop graves pour que l'on puisse poser, en principe, la responsabilité de l'armateur, mais il n'est pas moins vrai que la loi du 21 avril 1898, qui régit actuellement les accidents dont sont victimes les gens de l'équipage, mérite d'être réformée dans certaines dispositions ; et il est à souhaiter que les modifications actuellement soumises au Parlement reçoivent dans un prochain avenir la consécration législative.

Telles sont les réformes que nous jugeons opportunes. Faut-il maintenant aller plus loin dans la voie de ces réformes, et écoutant certaines revendications émises durant ces dernières années, admettre, en faveur des gens de l'équipage, que les obligations dérivant du contrat d'engagement ne doivent plus recevoir une sanction toute spéciale, mais qu'elles doivent être régies conformément aux principes du droit commun qui gouvernent les rapports entre ouvriers et patrons?

Nous ne le pensons pas. Les art. 1140, 1780 C. civ. qui garantissent la liberté individuelle dans le contrat de louage de services ne sauraient, sans de graves inconvénients, être appliqués au contrat d'engagement.

La faculté laissée à l'équipage de ne pas exécuter les obligations dérivant de ce contrat, de rompre ce contrat,

sous la seule sanction de dommages-intérêts, ne pourrait se concilier, croyons-nous, avec les exigences de la navigation. « A bord d'un bâtiment de commerce, comme sur un bâtiment de l'Etat, la vie de l'équipage et des passagers dépend de l'ensemble et de la précision des manœuvres, de l'obéissance ponctuelle aux ordres donnés, de la soumission absolue envers celui qui commande. ...En mer, les moindres fautes sont graves par les funestes conséquences qu'elles peuvent entraîner (1). » Il est certain que, pour maintenir cette obéissance, pour réprimer ces fautes, l'application des règles du droit commun ne saurait suffire, et qu'elle conduirait par contre inévitablement à une anarchie dont les marins, exposés sans direction à tous les périls de la mer, seraient les premières victimes (2). Que de graves et considérables intérêts lésés, si l'équipage pouvait, sous la seule sanction de dommages-intérêts, déserter le bord, mettant ainsi le navire dans l'impossibilité de continuer le voyage entrepris ! Il faut donc que, soumis à leur capitaine comme des soldats à leur chef, les matelots soient tenus par la force de remplir leurs obligations; le maintien des peines disciplinaires à l'égard de ceux qui abandonnent leur poste, qui refusent d'accomplir leur service, s'impose selon nous.

D'autre part, les inscrits maritimes ont encore demandé aux pouvoirs publics une protection plus grande dans leurs rapports avec l'armement, et le législateur semble

(1) Rapport au Président de la République ; décret du 24 mars 1852 (D. 52.4.127).

(2) En ce sens : Circulaire minist du 2 mai 1884 (*Bull. off. marit.*, 84. 1. 836).

prêter une oreille attentive à leurs réclamations, puisqu'un projet de loi ayant pour objet la fixation des effectifs et la réglementation du travail à bord des navires du commerce, va être soumis bientôt à la Chambre des députés.

Nous ne croyons pas sur ce point devoir admettre les revendications des gens de mer : en effet, si l'intervention de l'Etat dans le contrat d'engagement est nécessaire, pour éclairer les marins sur la portée des clauses qu'ils souscrivent, pour empêcher l'insertion de celles qui leurs eraient trop désavantageuses ou qui contreviendraient aux dispositions réputées d'ordre public, en un mot, pour assurer la conclusion du contrat d'engagement sur des bases de justice et d'équité, il nous semble qu'en principe, les conventions entre armateurs et gens de l'équipage doivent être libres. En cette matière, une immixtion complète de l'Etat, discutable en droit, ne peut, en fait, se comprendre que difficilement. En effet, les effectifs français sont actuellement plus nombreux que ceux des pavillons étrangers, leurs salaires plus élevés, leur nourriture plus chère (1). N'est-il pas à craindre que le législateur, en imposant pour chaque navire un minimum d'équipage, en fixant le nombre d'heures de travail qui pourra être exigé de chaque homme, rende trop onéreuses les charges déjà si lourdes de l'armement. Soumise plus que toute autre à la concurrence internationale, l'industrie maritime traverse, à notre époque, une crise dont on ne peut prévoir la fin ; il faut se garder d'aggraver ses souffrances en augmentant les charges

(1) En ce sens : Lettre du 19 décembre 1903, adressée au Ministre de la Marine par la Chambre de commerce de Marseille.

qu'elle supporte, ces charges nouvelles seraient-elles imposées dans l'intérêt des gens de mer. En un mot, nous croyons que, si un régime protecteur est nécessaire pour sauvegarder les intérêts des gens de l'équipage, il ne faut pas que cette protection soit poussée à l'extrême, car elle pourrait avoir pour résultat de porter un coup fatal à l'industrie maritime, à cette industrie si indispensable à la prospérité d'un pays.

Vu, le Professeur, *président de la thèse :*

E. VERMOND.

Vu, le Doyen :

G. BRY.

Vu et permis d'imprimer :

Aix, le 28 mars 1904.

Le Recteur,

BELIN.

BIBLIOGRAPHIE

BEAUSSANT. — *Code maritime.*

BOISTEL. — *Droit commercial.*

CRESP et LAURIN. — *Droit maritime.*

DALLOZ. — *Supplément*, v^is *Droit maritime*, *Organisation maritime.*

DESJARDINS. — *Traité de Droit commercial et maritime.*

DOUILLARD. — *Les loyers des gens de mer.*

DUFOUR. — *Droit maritime.*

FILLEAU. — *Traité de l'engagement des gens de mer.*

FOURNIER. — *Traité de l'administration de la marine.*

DE LAVIGNE SAINTE-SUZANNE. — *Des mesures de protection qui garantissent les intérêts pécuniaires des gens de mer.*

LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de Droit commercial.*

PANDECTES FRANÇAISES. — V° *Marins.*

PARDESSUS. — *Us et coutumes de la mer.*

RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire de Droit commercial.* — *Supplément*, v° *Gens de l'équipage.*

VALIN. — *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance.*

DE VALROGER. — *Droit maritime.*

VERMOND. — *Manuel de Droit maritime.*

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 9

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — *L'inscription maritime*. . . . 19

§ 1. — Charges que l'inscription maritime fait peser sur les marins 20

§ 2. — Comment la réglementation de l'inscription maritime permet de donner effet aux mesures de protection prises dans l'intérêt du matelot 31

PREMIÈRE PARTIE

Des mesures de protection dans la formation du contrat d'engagement

CHAPITRE I. — *De la revue d'armement et du rôle d'équipage*. 39

CHAPITRE II. — *Mode de constatation et preuve du contrat.* 46

CHAPITRE III. — *Des stipulations prohibées* 55

DEUXIÈME PARTIE

Des mesures de protection dans l'exécution du contrat d'engagement

CHAPITRE I. — *De la subsistance de l'équipage*. 61

CHAPITRE II. — *Mesures destinées à assurer le recouvrement des loyers de l'équipage*. 66

Section I. — Intervention de l'autorité maritime dans le paiement des loyers. Son droit d'action en justice. 66

Pages

Section II. — Du privilège des gens de l'équipage. . . 74
§ 1. — Privilège sur le navire. 76
§ 2. — Privilège sur le fret. 100

Section III. — Assurance des loyers. 124

Chapitre III. — *Mesures destinées à assurer la conservation des salaires de l'équipage*. . . . 129

Section I. — De l'époque et du lieu de paiement des salaires 130

Section II. — Insaisissabilité et incessibilité des salaires. 141

Section III. — Prohibition d'emprunts 162

TROISIÈME PARTIE

Mesures de protection dans la dissolution du contrat d'engagement

Chapitre I. — *Dissolution normale ; du rapatriement et de la conduite* 166

Chapitre II. — *Dissolution par cas fortuit* 190

Section I. — Prise, naufrage, innavigabilité du navire . 192

Section II. — Maladies et blessures des marins. . . . 198
§ 1. — Matelot malade durant le voyage ou blessé au service du navire 201
§ 2. — Matelot blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates 222
§ 3. — Matelot blessé à terre. 223

Section III. — Captivité des marins. 227

Section IV. — Décès des marins 230
§ 1. — Le matelot meurt durant le voyage. 230
§ 2. — Matelot tué en défendant le navire 236
§ 3. — Frais de sépulture 238

Chapitre III. — *Dissolution du contrat d'engagement par le fait ou la faute du propriétaire du navire* 240

Section I. — Rupture du voyage 241

Pages

Section II. — Congédiement des gens de l'équipage . . 247
§ 1. — Intervention de l'autorité maritime. 248
§ 2. — Indemnités accordées à l'équipage. 252

Section III. — Accidents occasionnés par le fait ou la faute du capitaine ou de l'armateur . 260

QUATRIÈME PARTIE

Mesures d'assistance spéciales aux gens de l'équipage

CHAPITRE I.— *De l'Établissement des invalides de la marine* 264
§ 1. — Caisse des invalides 271
§ 2. — Caisse des gens de mer. 283

CHAPITRE II. — *Caisse nationale de prévoyance contre les accidents des marins*. 286

CONCLUSION 325

Marseille. — Imprimerie Marseillaise, rue Sainte, 39